

## Nr 34

*Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), dels ock i ämnet väckta motioner.*

Genom en den 25 mars 1955 dagtecknad proposition, nr 172, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, anhållit om riksdagens yttrande över ett vid propositionen fogat förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

I samband med propositionen har utskottet behandlat följande 14 i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen

de likalydande motionerna I: 496 av herr *Andersson, Birger*, och herr *Elowsson, Nils*, samt II: 614 av herr *Nilsson* i Göteborg *m. fl.*;

de likalydande motionerna I: 504 av herr *Bergvall m. fl.* samt II: 622 av herr *Asp m. fl.*;

de likalydande motionerna I: 505 av herr *Bergvall m. fl.* samt II: 623 av herr *Asp m. fl.*;

de likalydande motionerna I: 506 av herr *Sunne m. fl.* samt II: 626 av herr *Carlsson* i Stockholm *m. fl.*;

de likalydande motionerna I: 507 av herr *Sunne* och herr *Johansson, Anders*, samt II: 625 av herrar *Christenson* i Malmö och *Carlsson* i Stockholm;

de likalydande motionerna I: 508 av herr *Bergh* samt II: 624 av herrar *Cassel* och *Asp*;

motionen II: 613 av herr *Hansson* i Skegrie *m. fl.*; ävensom

motionen II: 627 av herrar *Hansson* i Önnarp och *Andersson* i Brämhult.

Redogörelse för de i motionerna framställda yrkandena kommer att lämnas i samband med behandlingen av de delar av propositionen, som beröres av motionerna.

Beträffande de skäl, som anförts för de genom propositionen framlagda förslagen, ävensom i fråga om de skäl, som motionärerna återopat till

stöd för sina yrkanden, får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas i det följande, hänvisa till propositionen samt motionerna II: 613—614 och 622—627.

Till utskottet har i ärendet inkommit en den 30 april 1955 dagtecknad skrivelse från docenten i neurokirurgi Lars Leksell, Lund.

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen, vilken i huvudsak grundar sig på ett av trafiksäkerhetsutredningen den 15 december 1954 avgivet betänkande (SOU 1954: 38), föreslås vissa ändringar i vägtrafikförordningen. Ändringarna rör följande ämnen, nämligen *dels* hastighetsbegränsning, *dels* skyldighet att stanna vid huvudled, *dels* passerandet av vissa järnvägs korsningar, *dels* omkörning, *dels* överskridande av maximilast m. m., *dels* fordonsbelysning m. m., *dels* ock hastighetsmätare.

De föreslagna bestämmelserna om hastighetsbegränsning går ut på att det inom tätbebyggt område skall vara generellt förbjudet att framföra motorfordon med högre fart än 50 km i timmen, dock att länsstyrelsen kan för viss eller vissa vägar föreskriva annan fartgräns. En mindre jämkning föreslås i fråga om de särskilda bestämmelserna om maximihastighet för tyngre fordon. Däremot föreslås i detta sammanhang icke någon generell hastighetsbegränsning för vägar utom tätbebyggt område.

Förslaget upptager bestämmelser om skyldighet för fordonsförare, som vill korsa eller köra in på huvudled, att dessförinnan stanna sitt fordon.

I fråga om passerandet av järnvägsövergång föreslås ovillkorlig skyldighet för vägtrafikant att stanna framför korsning, då där anbragt ljussignal visar rött sken eller ringklocka ringer, samt att kvarstanna, till dess signalen upphört. Vidare föreslås en rådgivande hastighetsbegränsning till 40 km i timmen å vägsträckan närmast före korsningen.

Vad angår reglerna rörande omkörning mellan fordon föreslås vissa skärpningar i fråga om skyldigheten att avgiva omkörningssignal m. m.

Vid överträdelser av föreskrifter om maximilast eller högsta axeltryck skall enligt förslaget polisman äga förbjuda eller hindra fortsatt färd med det överbelastade fordonet.

I fråga om fordonens belysningsutrustning föreslås skärpning av föreskrifterna för bilar, motorcyklar, traktorer, släp- och efterfordon, cyklar och hästanspända fordon. Bl. a. föreslås, att bil alltid skall vara försedd med två baklyktor och två reflektorer baktill samt att cykel, som framföres på väg under mörker, skall vara försedd med baklykta. Vidare föreslås skärpta föreskrifter om sättet för utmärkande av gods, som skjuter utanför fordon.

Med avseende å buss, som är byggd för befordran av mer än 30 passagerare, och lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton, föreslås skyldighet att

i den utsträckning Kungl. Maj:t förordnar inmontera instrument, som automatiskt registrerar fordonets hastighet m. m. (färdskrivare). Vidare föreslås, att bilar i allmänhet skall vara utrustade med vanlig hastighetsmätare samt stänkskydd och vindrutetorkare.

Flertalet av de nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 1955 med vissa undantag för äldre bilar. I fråga om åtskilliga föreskrifter om belysningsanordningar m. m. föreslås dock ikraftträdande först den 1 juli 1956.

Det vid propositionen fogade författningsförslaget är av följande lydelse.

### Förslag

till

#### Förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, att 3 § 1 mom., 4 § 1 och 3 mom., 5 § 2, 3 och 4 mom., 6 § 1, 2 och 4 mom., 7 § 1 och 2 mom., 8 §, 27 § 6 mom., 42 § 1 och 2 mom., 46 § 1 mom., 47 § 2 och 3 mom., 48 § 1 mom., 51 §, 52 § 2 mom., 56 § 1 och 2 mom., 57 § 1 mom., 61 § 1 mom., 65 § 1 och 6 mom. samt 67 och 69 §§ vägtrafikförordningen den 28 september 1951 ävensom punkten 4 i övergångsbestämmelserna till nämnda förordning skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, samt att i vardera av 3 och 10 §§ samma förordning skall införas ett nytt moment, benämnt 6 mom., och i 6 § berörda förordning införas ett nytt moment, benämnt 5 mom., allt av nedan angiven lydelse.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

#### 3 §.

1 mom. Bil skall — — — tillfredsställande sätt;

f) baktill *dels* lykta, varigenom på bilen anbragt *bakre* registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skyltlykta), *dels lykta*, som kan visa rött sken bakåt (*baklykta*), *dels ock* lykta som vid användning av fotbroms eller motsvarande anordning kan visa rött eller gult sken bakåt (stopplykta); och få  *dessa*  lyktor kombineras;

f) baktill *dels* lykta, varigenom på bilen anbragt registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skyltlykta), *dels två på samma höjd, en på vardera sidan av bilen, anbragta lyktor*, som kunna visa rött sken bakåt (*baklyktor*), *dels* lykta, som vid användning av fotbroms eller motsvarande anordning visar rött eller gult sken bakåt (stopplykta), *dels ock två på samma höjd, en på vardera sidan av bilen, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkasta rött sken bakåt*; och få lyktor och reflexanordningar kombineras;

g) apparat, med — — — avloppsgaserna (ljuddämpare);

k) stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller däremot svarande anordningar; stänkskydd erfordras dock icke på chassi och ej heller

k) stänkskydd, bestående av stänkskärmar eller däremot svarande anordningar; stänkskydd erfordras dock icke på chassi och ej heller

*(Gällande lydelse)*

på sådan lastbil, varest skyddet finnes medföra avsevärd olägenhet med hänsyn till bilens konstruktion och ändamål; *samt*

1) om bilen är avsedd för att draga släpfordon, tillfredsställande kopplingsanordning.

*(Föreslagen lydelse)*

på sådan lastbil, varest skyddet finnes medföra avsevärd olägenhet med hänsyn till bilens konstruktion och ändamål;

1) om bilen är avsedd för att draga släpfordon, tillfredsställande kopplingsanordning;

*m) instrument på vilket föraren under färd kan avläsa bilens hastighet (hastighetsmätare); samt*

*n) om bilen är försedd med vindruta, effektiv vindrutetorkare.*

*6 mom. På buss, som är byggd för befordran av flera än 30 personer (passagerare) utöver föraren, och på lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton, skall, därest Kungl. Maj:t så förordnar, finnas instrument, som på ett varaktigt sätt upptecknar dels vid varje tidpunkt under färd bilens hastighet, dels körtiden, dels ock den tillryggalagda väglängden (färdskrivare). Uppteckningen skall av bilens ägare bevaras under ett år. Det åligger bilens ägare och förare att på anmodan överlämna av honom innehavda uppteckningar till besiktningsman eller polisman eller i övrigt till den myndighet Konungen förordnar.*

*Färdskrivaren skall vara av typ, som godkänts av statens provningsanstalt.*

## 4 §.

*1 mom. Motorecykel skall — — — 3 § 1 mom. e);*

*e) baktill dels lykta, varigenom på motoreykeln anbragt bakre registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skylltykta), dels ock lykta,*

*e) baktill dels lykta, varigenom på motoreykeln anbragt bakre registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skylltykta), dels lykta, som*

## (Gällande lydelse)

som kan visa rött sken bakåt (baklykta); och få  *dessa*  lyktor kombi-  
neras;

f) apparat, med — — — svarande anordningar.

Vad i — — — för motorcykel.

3 mom. På tillkopplad sidvagn skall framtill på den från motorcykeln vända sidan finnas lykta, som kan visa vitt eller gult sken framåt.  *Om sidvagnen är kopplad till höger om motorcykeln, skall sidvagnen dessutom baktill på högra sidan vara försedd med lykta, som kan visa rött sken bakåt, eller ock med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.*

Tillkopplad sidvagn — — — svarande anordningar.

## (Föreslagen lydelse)

kan visa rött sken bakåt (baklykta),  *dels ock reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken bakåt; och få lyktor och reflexanordning kombineras;*

3 mom. På tillkopplad sidvagn skall på den från motorcykeln vända sidan finnas  *dels*  lykta, som kan visa vitt eller gult sken framåt,  *dels*  lykta, som kan visa rött sken bakåt,  *dels ock*  reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken bakåt.  *Lyktor och reflexanordning få kombineras.*

## 5 §.

2 mom. Vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats, där tillfredsställande belysning ej finnes, skall på traktor föras minst två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta lyktor, vilka  *kunna*  framåt kasta vitt eller gult sken av sådan sammanlagd ljusstyrka, att traktorn kan föras på betryggande sätt. Dessa lyktor skola, om de hava bländande sken, kunna snabbt avbländas på tillfredsställande sätt. Vid färd som nyss sagts skall dessutom baktill på traktorn föras lykta, som  *kan visa*  rött sken bakåt (baklykta),  *eller reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.* Baklykta eller reflexanordning erfordras dock ej, då  *sådan anordning finnes*  på tillkopplat fordon.

2 mom. Vid färd under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats, där tillfredsställande belysning ej finnes, skall på traktor föras minst två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta lyktor, vilka framåt kasta vitt eller gult sken av sådan sammanlagd ljusstyrka, att traktorn kan föras på betryggande sätt. Dessa lyktor skola, om de hava bländande sken, kunna snabbt avbländas på tillfredsställande sätt. Vid färd som nyss sagts skall dessutom baktill på traktorn föras  *dels*  på högra sidan lykta, som  *visar*  rött sken bakåt (baklykta),  *dels ock två på samma höjd, en på vardera sidan av traktorn, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkasta rött sken bakåt; och få baklykta och re-*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

*flexanordning kombineras. Baklykta och reflexanordning erfordras dock ej, då sådana anordningar finnas på tillkopplat fordon.*

Då skäl — — — myndighet bestämmer.

Med stadsmyndighet — — — eller kommunalborgmästare.

*3 mom. Då traktor i annat fall än i 2 mom. sagts föres under mörker, skall den vara försedd antingen med en eller flera lyktor så anbragta, att ljus kan synas såväl framifrån som bakifrån, eller ock med reflexanordningar, som återkastar sken såväl framåt som bakåt. Lyktor och reflexanordningar skola visa vitt eller gult sken framåt och rött sken bakåt. En lykta eller reflexanordning för sken framåt skall vara anbragt vid högra sidan av traktorn. Lyktor, vilka hava bländande sken framåt, skola kunna snabbt avbländas på tillfredsställande sätt. Anordning för rött sken bakåt erfordras icke, då sådan anordning finnes på tillkopplat fordon.*

*3 mom. Då traktor i annat fall än i 2 mom. sagts föres under mörker, skall den vara försedd dels på högra sidan med lykta, som visar vitt eller gult sken framåt, dels på högra sidan med lykta, som visar rött sken bakåt, dels ock baktill med två på samma höjd, en på vardera sidan av traktorn, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkastar rött sken bakåt; och få lyktor och reflexanordning kombineras. Lyktor, vilka hava bländande sken framåt, skola kunna snabbt avbländas på tillfredsställande sätt. Anordning för rött sken bakåt erfordras icke, då sådan anordning finnes på tillkopplat fordon.*

*4 mom. Motorredskap skall — — — lämnat detta.*

Vid färd under mörker skola på motorredskap föras belysnings- eller reflexanordningar, som beskrivas i 3 mom.

Vid färd under mörker skola på motorredskap föras belysnings- och reflexanordningar, som beskrivas i 3 mom.

## 6 §.

*1 mom. Släpvagn, som — — — därtill förordnar;*

e) baktill *dels* lykta, varigenom på släpvagnen anbragt registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt, som avser bilen, kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skyltlykta) *dels* lykta, som kan visa rött sken bakåt (*baklykta*), *dels* ock lykta, som vid använd-

e) baktill *dels* lykta, varigenom på släpvagnen anbragt registrerings-, interimis- eller saluvagnsskylt, som avser bilen, kan så belysas med vitt sken, att den under mörker lätt avläses (skyltlykta), *dels* två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta lyktor, som kun-

*(Gällande lydelse)*

ning av fotbroms eller motsvarande anordning på dragande bil *kan visa* rött eller gult sken bakåt (stopp-lykta); och få  *dessa*  lyktor kombi-neras; samt

f) stänkskydd, bestående — — —

Vad i detta moment stadgas om broms, skyltlykta och stopplykta skall icke gälla släpvagn, som vid eldfara användes av brandväsendet. *På sådan släpvagn må i stället för baklykta föras reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.*

2 mom. Släpplåde, som — — —

Vid färd under mörker skall baktill på släpplåde, som här avses, eller på slädens last föras lykta, som *kan visa* rött sken bakåt (baklykta), *eller reflexanordning*, som vid belysning *återkastar* rött sken. Vad sålunda föreskrives skall vid färd med flera släppläddar äga avseende endast å den sista av dessa.

4 mom. Släpfordon, som — — —

Vid färd med släpfordon, som här avses, eller efterfordon under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats, *där tillfredsställande belysning ej finnes*, skall baktill på fordonet eller dess last *finnas belysningsanordning*, som *kan visa* rött sken bakåt (baklykta), *eller ock*

*(Föreslagen lydelse)*

*na visa* rött sken bakåt (*baklykta*), *dels* lykta, som vid användning av fotbroms eller motsvarande anordning på dragande bil *visar* rött eller gult sken bakåt (stopp-lykta), *dels ock två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta reflexanordningar*, som vid belysning *återkasta* rött sken bakåt; och få lyktor *och reflexanordningar* kombi-neras; samt

och ändamål.

Vad i detta moment stadgas om broms, skyltlykta, *baklykta* och stopplykta skall icke gälla släpvagn, som vid eldfara användes av brandväsendet.

tillfredsställande kopplingsanordning.

Vid färd under mörker skall baktill på släpplåde, som här avses, eller på slädens last föras *dels på högra sidan* lykta, som *visar* rött sken bakåt (baklykta), *dels ock två på samma höjd, en på vardera sidan, anbragta reflexanordningar*, som vid belysning *återkasta* rött sken *bakåt; lykta och reflexanordning få kombineras*. Vad sålunda föreskrives skall vid färd med flera släppläddar äga avseende endast å den sista av dessa.

tillfredsställande kopplingsanordning.

Vid färd med släpfordon, som här avses, eller efterfordon under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats skall baktill på fordonet eller dess last *föras dels på högra sidan lykta*, som *visar* rött sken bakåt (baklykta), *dels ock två på samma höjd, en på vardera sidan, an-*



*(Gällande lydelse)*

*reflexanordning*, som vid belysning återkastar rött sken. Vad nu sagts skall vid färd med flera släpfordon eller efterfordon gälla blott det sista av dem.

Vad i — — — föregående stycke.

*(Förestlagen lydelse)*

*bragta reflexanordningar*, som vid belysning återkasta rött sken *bakåt*; och få *lykta* och *reflexanordning* kombineras. Vad nu sagts skall vid färd med flera släpfordon eller efterfordon gälla blott det sista av dem.

*5 mom. Släpfordon eller efterfordon, vars högra del skjuter längre in på vägen än det dragande fordonet, skall, om skillnaden överstiger 20 cm, vid färd under mörker framtill på högra sidan vara försett med lykta, som visar vitt eller gult sken framåt.*

## 7 §.

*1 mom. Cykel skall — — — lämnat denna;*

b) under mörker *dels* framtill lykta, som *kan visa* vitt eller gult sken av tillräcklig ljusstyrka för att cykeln skall kunna föras på betryggande sätt, och som, därest den har bländande sken, kan snabbt avbländas på tillfredsställande sätt, *dels ock* baktill *antingen* lykta, som visar rött sken *bakåt*, eller reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken; samt

c) ringklocka.

*2 mom. Fordon, som kopplats vid sidan av cykel, skall vid cykling under mörker framtill på den från cykeln vända sidan vara försett med lykta, som visar vitt eller gult sken framåt, eller ock reflexanordning, som vid belysning återkastar sådant sken. Om sidofordonet är kopplat till höger om cykeln, skall det dessutom baktill på högra sidan vara försett med lykta, som visar rött*

b) under mörker *dels* framtill lykta, som *visar* vitt eller gult sken av tillräcklig ljusstyrka för att cykeln skall kunna föras på betryggande sätt, och som, därest den har bländande sken, kan snabbt avbländas på tillfredsställande sätt, *dels ock* baktill lykta, som visar rött sken *bakåt (baklykta)* och reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken *bakåt*; och få *baklykta* och *reflexanordning* kombineras; samt

c) ringklocka.

*2 mom. Fordon, som kopplats vid sidan av cykel, skall vid cykling under mörker på den från cykeln vända sidan vara försett med dels lykta, som visar vitt eller gult sken framåt, dels lykta, som visar rött sken bakåt, dels ock reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken bakåt; och få lyktor och reflexanordning kombineras.*

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

sken bakåt, eller ock med reflexanordning, som vid belysning återkastar rött sken.

Är fordon — — — — rött sken.

## 8 §.

Föres med dragare förspänt fordon under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats, där tillfredsställande belysning ej finnes, skall på fordonet, dragaren eller fordonets last finnas antingen en eller flera lyktor så anbragta, att ljus kan synas såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lyktor och reflexanordningar skola vara inrättade för vitt eller gult sken framåt och rött sken bakåt. En lykta eller reflexanordning för sken framåt skall, om sådan anordning ej finnes på dragaren, vara anbragt vid högra sidan av fordonet eller lasten.

Vad i — — — föregående stycke.

Föres med dragare förspänt fordon under mörker på allmän väg, gata eller annan allmän plats, skall dels på dragaren eller på högra sidan av fordonet eller av dess last finnas lykta, som visar vitt eller gult sken framåt, dels på högra sidan av fordonet eller av dess last finnas lykta, som visar rött sken bakåt, dels ock baktill på fordonet eller dess last finnas två på samma höjd, en på vardera sidan av fordonet, anbragta reflexanordningar, som vid belysning återkasta rött sken; och få lyktor och reflexanordning kombi-neras.

## 10 §.

6 m o m. Vid färd med lastbil skall för fordonet gällande besiktningsinstrument eller typintyg eller styrkt avskrift eller fotografisk kopia härav medföras och på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman. Handlingen skall vara i sådant skick, att den utan svårighet kan läsas.

## 27 §.

6 m o m. Kontrollbesiktning av fordon, för vilket turistvagnslicens utfärdats, avser att utröna, huruvida fordonet är i sådant skick, som

6 m o m. Kontrollbesiktning av fordon, för vilket turistvagnslicens utfärdats, avser att utröna, huruvida fordonet är i sådant skick, som

*(Gällande lydelse)*

stadgas i 2—4 samt 6 §§, dock att körriktningsvisare, varom i 3 § förmäles, icke erfordras. Därest fordonet befinnes vara i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen på licensen teckna bevis därom.

*(Föreslagen lydelse)*

stadgas i 2—4 samt 6 §§, dock att bil icke behöver vara försedd med mer än en baklykta eller med körriktningsvisare eller hastighetsmätare. Därest fordonet befinnes vara i föreskrivet skick, skall besiktningsmannen på licensen teckna bevis därom.

## 42 §.

1 mom. Vägtrafikanter, som ämnar passera korsning i samma plan mellan väg och järnväg, skall, oavsett förekommande säkerhetsanordningar, genom uppmärksamhet på järnvägen förvissa sig om huruvida tåg nalkas. Vid färd med fordon skall därvid hållas en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet.

1 mom. Vägtrafikanter, som ämnar passera korsning i samma plan mellan väg och järnväg, skall, oavsett förekommande säkerhetsanordningar, genom uppmärksamhet på järnvägen förvissa sig om huruvida tåg nalkas. Vid färd med fordon skall därvid hållas en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet. Inom 50 meter från korsningen bör hastigheten ej överstiga 40 kilometer i timmen.

Med tåg — — — på järnvägsskenor.

2 mom. Då av signal eller annat förhållande framgår, att tåg nalkas, skall vägtrafikanter stanna på betryggande avstånd från korsningen och före ljussignal, om sådan finnes. Föreligger ej förhållande, som nu sagts, skall korsningen skyndsamt passeras.

2 mom. Då av signal eller annat förhållande framgår, att tåg nalkas, får korsningen ej passeras förrän signalen upphört eller, därest signal ej givits, tåget kört förbi.

På fordon — — — annalkande tåg.

## 46 §.

1 mom. Fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver.

1 mom. Fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver. Den bör ej vara högre än att fordonet kan stannas å den del av den framförvarande vägbanan, som föraren tydligt kan överblicka.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Särskilt åligger — — — eller påstigning;

j) då fordonet nalkas *småbarn*, j) då fordonet nalkas *barn*, som som uppehåller sig på eller invid uppehåller sig på eller invid vägen; vägen;

k) då fordonet — — — nalkas kreatur.

Förare av — — — att passera.

Vid smutsigt — — — för smutsstänk.

## 47 §.

2 mom. Omkörning av annat fordon må ej ske, där sikten är skymd, och under inga förhållanden strax före eller i vägkorsning eller skarp kurva eller strax före eller *på* backkrön.

3 mom. Fordonsförare, som vill köra om annat fordon, skall före omkörningen övertyga sig om att den framförvarande är beredd på omkörning. För sådant ändamål *bör* den omkörande giva sig tillkänna genom ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt. Inom tätbebyggt område eller vid tät trafik må dock, om så kan ske utan fara, omkörning äga rum utan hinder av att signal ej avgivits.

Föraren på — — — besvara denna.

Den omkörande — — — den omkörde.

2 mom. Omkörning av annat fordon må ej ske, där sikten är skymd, och under inga förhållanden strax före eller i vägkorsning eller skarp kurva eller strax före eller *å* backkrön *eller tydligt markerat övergångsställe för gående*.

3 mom. Fordonsförare, som vill köra om annat fordon, skall före omkörningen övertyga sig om att den framförvarande är beredd på omkörning. För sådant ändamål *skall* den omkörande giva sig tillkänna genom ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt. Inom tätbebyggt område eller vid tät trafik må dock, om så kan ske utan fara, omkörning äga rum utan hinder av att signal ej avgivits.

## 48 §.

1 mom. Vid korsning mellan väg, som enligt 61 § förklarats såsom huvudled, och annan väg åligger det fordonsförare, vilken *från sistnämnda väg* vill korsa huvudleden eller svänga in på denna, att lämna företräde åt fordon på huvudleden.

1 mom. Vid korsning mellan väg, som enligt 61 § förklarats för huvudled, och annan väg, *så ock eljest vid färd in på huvudled* åligger det fordonsförare, vilken vill *passera* huvudleden eller svänga in på denna, *att dessförinnan stanna fordonet samt* att lämna företräde åt fordon på huvudleden.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## 51 §.

Då fordon — — — dylik släpvagn.

I stället — — — — är anordnad.

*Angående rätt att i vissa fall på fordon föra reflexanordning i stället för belysningsanordning gäller vad därom finnes stadgat i 4—8 §§.*

Fordon, som under mörker är uppställt på väg, där tillfredsställande belysning icke är anordnad, skall vara försett med belysnings- eller reflexanordning, som utmed vägen utsänder eller reflekterar vitt eller gult ljus framåt och rött ljus bakåt.

Fordon, som under mörker är uppställt på väg, där tillfredsställande belysning icke är anordnad, skall vara försett med belysnings- och reflexanordning i enlighet med vad som är föreskrivet, då fordonet föres under mörker på väg; dock att skyltlykta, då sådan finnes, icke behöver vara tänd och att i stället för stadgad lykta för sken framåt motsvarande parkeringslykta får användas.

På fordon — — — — god tid.

På fordon — — — icke körriktningvisare.

## 52 §.

*2 mom. Om på fordon föres gods, som skjuter utanför fordonet framtill eller mer än 150 centimeter baktill, skall godsets yttersta del vara tydligt utmärkt med flagga, lykta eller annan lämplig anordning, såframt icke godset föres på sådant sätt, att särskilt utmärkande uppenbarligen ej erfordras.*

*2 mom. Om på fordon föres gods, som skjuter utanför fordonet framtill eller mer än 150 centimeter baktill, skall godsets yttersta del vara tydligt utmärkt med flagga eller annan lämplig anordning av vit och röd färg. Under mörker skall utmärkandet baktill ske med lykta, som visar rött sken bakåt och åt sidorna.*

## 56 §.

*1 mom. Buss eller lastbil får icke föras med högre hastighet än 60 kilometer i timmen. Inom tätbebyggt område får dock hastigheten icke överstiga 40 kilometer i timmen.*

*1 mom. Buss eller lastbil får icke föras med högre hastighet än 60 kilometer i timmen.*

## (Gällande lydelse)

2 mom. Har till bil kopplats fordon, få fordonen icke föras med högre hastighet, än nedan för varje fall sägs, nämligen då fråga är om

	Hastighet km i timmen
a) en påhängsvagn samt bilens och påhängsvagnens samtliga hjul äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar .....	60
b) en släpvagn i annat fall, än som under a) sägs, samt släpvagnen är försedd med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar ...	50
c) en släpvagn i annat fall, än som under a) och b) sägs, samt släpvagnen har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt .....	40
d) två släpvagnar samt släpvagnarna äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar .....	40
e) en släpsläde samt släpsläden har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt .....	30
f) ett eller flera fordon i andra fall, än som under a—	
e) sägs .....	20

## (Föreslagen lydelse)

Har till bil kopplats fordon, få fordonen icke föras med högre hastighet, än nedan för varje fall sägs, nämligen då fråga är om

	Hastighet km i timmen
a) en påhängsvagn samt bilens och påhängsvagnens samtliga hjul äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar .....	60
b) en släpvagn i annat fall, än som under a) sägs, samt släpvagnen är försedd med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar ...	50
c) en släpvagn i annat fall, än som under a) och b) sägs, samt släpvagnen har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt .....	40
d) två släpvagnar samt släpvagnarna äro försedda med effektiva från fotbroms eller motsvarande anordning på bilen manövrerbara bromsar .....	40
e) en släpsläde samt släpsläden har en bruttovikt icke överstigande bilens bruttovikt .....	30
f) ett eller flera fordon i andra fall, än som under a—	
e) sägs .....	20

*I de under a) och b) angivna fallen får inom tättbebyggt område hastigheten icke överstiga 40 kilometer i timmen.*

*(Gällande lydelse)*

Har till bil kopplats endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, må fordonen utan hinder av vad ovan stadgats föras med samma hastighet, som är medgiven för bilen utan släpvagn.

*(Föreslagen lydelse)*

Har till bil kopplats endast en släpvagn, vars totalvikt icke överstiger en tredjedel av bilens tjänstevikt, må fordonen utan hinder av vad ovan stadgats föras med samma hastighet, som är medgiven för bilen utan släpvagn.

*2 mom. Inom tätbebyggt område får fordons hastighet icke överstiga 50 kilometer i timmen.*

## 57 §.

*1 mom. Har för --- sålunda fastställts.*

*Finner polisman, att å fordon tagits så stor last eller sådant antal passagerare, att den för fordonet fastställda maximilasten eller det vid fordonets färd å vägen tillåtna högsta axeltrycket överskridits, äger han, därest fortsatt färd med fordonet icke kan äga rum utan fara eller olägenhet, förbjuda fortsatt färd, så ock, där förbudet icke efterkommes, hindra färden. Har maximilasten överskridits med mer än 20 procent eller axeltrycket med mer än 10 procent, åligger det polismannen att vidtaga åtgärd, som nu sagts, där ej särskilda skäl till annat föranleda. Polismannen skall snarast möjligt underrätta vederbörande förman om åtgärden.*

## 61 §.

*1 mom. Det tillkommer, såvitt angår stads område, stadsmyndighet, som angives i 6 mom., och eljest länsstyrelsen att beträffande viss allmän väg, gata eller annan allmän plats eller beträffande samtliga dylika vägar inom visst område meddela erforderliga föreskrifter, avseende*

*1 mom. Det tillkommer länsstyrelsen att beträffande viss allmän väg, gata eller annan allmän plats eller beträffande samtliga dylika vägar inom visst område meddela erforderliga föreskrifter, avseende*

*(Gällande lydelse)*

a) förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken beträffande fordon av visst slag, fordons axeltryck, bruttovikt eller bredd, last av viss beskaffenhet, *färdhastighet* eller körriktning samt provkörning eller övningskörning med fordon;

b) parkering eller annan uppställning av fordon;

c) medgivande till större axeltryck eller bruttovikt å fordon eller större bredd å fordon och last än som tillåtes i 54 §;

d) att viss väg skall anses såsom huvudled; eller

e) andra särskilda åtgärder för reglering av trafiken.

*(Föreslagen lydelse)*

a) förbud mot trafik eller inskränkning i trafiken beträffande fordon av visst slag, fordons axeltryck, bruttovikt eller bredd, last av viss beskaffenhet, körriktning samt provkörning eller övningskörning med fordon;

b) parkering eller annan uppställning av fordon;

c) *färdhastighet*;

d) medgivande till större axeltryck eller bruttovikt å fordon eller större bredd å fordon och last än som tillåtes i 54 §;

e) att viss väg skall anses såsom huvudled; eller

f) andra särskilda åtgärder för reglering av trafiken.

*Såvitt angår stads område tillkommer det stadsmyndighet, som angives i 6 mom., att meddela erforderliga föreskrifter i de fall, som under a), b), d) och f) sägs.*

*Länsstyrelsen äger föreskriva lägre eller högre hastighet än som tillåtes i 56 §.*

## 65 §.

1 mom. Brukas fordon — — — förenad därmed.

*Den, som icke efterkommer vad i 3 § 6 mom. sägs om skyldighet att bevara uppteckning eller att på anmodan överlämna sådan uppteckning, straffes med dagsböter.*

6 mom. Den, som — — — med dagsböter.

Till samma — — — femte stycket.

Förseelse mot 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 21 § 2 mom. första stycket a—d), samma moment förs-

Förseelse mot 10 § 6 mom., 12 § 2 mom. femte stycket, 3 mom. tredje stycket eller 4 mom., 13 § 3 mom. fjärde stycket eller 4 mom., 21 § 2 mom. första stycket a—d), samma



*(Gällande lydelse)*

ta stycket e), såvitt angår tjänstevikt, bredd, maximilast och största antal passagerare, eller andra stycket eller 3 mom. eller 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. tredje stycket, straffes med böter, högst trehundra kronor.

*(Föreslagen lydelse)*

moment första stycket e), såvitt angår tjänstevikt, bredd, maximilast och största antal passagerare, eller andra stycket eller 3 mom. eller 27 § 4 mom. sjätte stycket eller 5 mom. tredje stycket, straffes med böter, högst trehundra kronor.

## 67 §.

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 40 §, 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 4 mom., 46 § 1 mom. tredje stycket, 48 § 3 mom., 49 § 2, 3 eller 4 mom., 53 §, 54 § 2 eller 4 mom., 55 § 1 mom. eller 2 mom. första stycket, 56 § eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom.

Med böter, högst trehundra kronor, straffes den, som bryter mot 44 §, 46 § 1 mom. fjärde stycket, 50 § 3 mom., 52 § 2 mom., 55 § 2 mom. andra stycket, 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom. första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 3 mom.

Förseelse mot — — — trehundra kronor.

Befordras med — — — och vilja.

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 40 §, 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 2 eller 4 mom., 46 § 1 mom. tredje stycket, 47 § 3 mom. första stycket, 48 § 1 eller 3 mom., 49 § 2, 3 eller 4 mom., 52 § 2 mom., 53 §, 54 § 2 eller 4 mom., 55 § 1 mom. eller 2 mom. första stycket, 56 § eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom.

Med böter, högst trehundra kronor, straffes den, som bryter mot 44 §, 46 § 1 mom. fjärde stycket, 50 § 3 mom., 55 § 2 mom. andra stycket, 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom. första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 3 mom.

## 69 §.

Om den, som ertappats med att under färd icke hava medhaft körkort eller, i förekommande fall, handling, som avses i 12 § 2 eller 4 mom., 13 § 4 mom., 27 § 4 mom. eller 57 § 2 mom. fjärde stycket, senast å tredje söckendagen därefter hos vederbörande polismyndighet eller åklagare styrker, att han

Om den, som ertappats med att under färd icke hava medhaft körkort eller, i förekommande fall, handling, som avses i 10 § 6 mom., 12 § 2 eller 4 mom., 13 § 4 mom., 27 § 4 mom. eller 57 § 2 mom. fjärde stycket, senast å tredje söckendagen därefter hos vederbörande polismyndighet eller åklagare styrker, att han

*(Gällande lydelse)*

vid tiden för förseelsen innehaft gällande körkort eller sådan handling, som nyss sagts, och giva omständigheterna vid handen, att förseelsen haft sin grund i ett tillfälligt förbi-seende, vare han fri från ansvar.

*(Föreslagen lydelse)*

vid tiden för förseelsen innehaft gällande körkort eller sådan handling, som nyss sagts, och omständigheterna giva vid handen, att förseelsen haft sin grund i ett tillfälligt förbi-seende, vare han fri från ansvar.

**Övergångsbestämmelser.**

4. Stadgandena under 3 § 1 mom. k), 4 § 1 mom. h) och 3 mom. andra stycket, 6 § 1 mom. c) och f) samt 21 § 2 mom. andra stycket skola icke äga tillämpning å fordon, som före dagen för denna förordnings ikraftträdande undergått besiktning eller för vilket före samma dag typintyg utfärdats, under förutsättning att fordonet vid besiktning eller vid typintygets utfärdande icke var försett med anordning, som i nämnda författningsrum sägs.

4. Stadgandena under 6 § 1 mom. c) samt 21 § 2 mom. andra stycket skola icke äga tillämpning å fordon, som före dagen för denna förordnings ikraftträdande undergått besiktning eller för vilket före samma dag typintyg utfärdats, under förutsättning att fordonet vid besiktning eller vid typintygets utfärdande icke var försett med anordning, som i nämnda författningsrum sägs.

---

*Denna förordning träder i kraft*  
 a) den 1 juli 1955 såvitt angår bestämmelserna i 3 § 6 mom., 10 § 6 mom., 27 § 6 mom. beträffande hastighetsmätare, 42 § 1 och 2 mom., 46 § 1 mom., 47 § 2 och 3 mom., 48 § 1 mom., 51 §, 52 § 2 mom., 56 § 1 och 2 mom., 57 § 1 mom., 61 § 1 mom., 65 § 1 och 6 mom. samt 67 och 69 §§;

b) den 1 juli 1955 såvitt angår bestämmelserna i 3 § 1 mom. m) och n); dock att dessa bestämmelser icke skola äga tillämpning å bil, som före nämnda dag undergått besiktning eller för vilken dessförinnan typintyg utfärdats, under förutsättning att fordonet vid besiktning

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)**eller vid typintygets utfärdande icke var försett med hastighetsmätare eller vindrutetorkare;**c) den 1 juli 1956 såvitt angår bestämmelserna i övrigt.*

### Inledning

Remissyttranden över det betänkande av trafiksäkerhetsutredningen, som ligger till grund för propositionen, har avgivits av ett stort antal myndigheter, föreningar m. fl. För visst förslag i propositionen, nämligen beträffande medförande av besiktningsinstrument eller typintyg och skyldighet att uppvisa detta för polisman eller besiktningsman, ligger till grund en skrivelse den 25 mars 1954 av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Jämväl nämnda skrivelse har remissbehandlats. — I fråga om vilka instanser som avgivit remissyttranden får utskottet hänvisa till propositionen s. 19—20.

En redogörelse för gällande författningar lämnas i propositionen s. 20—21. Till denna redogörelse liksom till vad som i propositionen upptagits beträffande verkställda undersökningar rörande vägtrafikolyckor — propositionen s. 21—24 — torde här jämväl få hänvisas.

Utskottet vill vidare erinra om att i propositionen för varje däri under de särskilda rubrikerna C.—I. upptaget avsnitt lämnas redogörelser för dels utredningens förslag och dels de avgivna remissyttrandena.

*Föredragande departementschefen, statsrådet Andersson*, anför inledningsvis följande.

»De förslag, som utredningen framlagt, kan i korthet sägas gå ut på en skärpning och närmare reglering av bestämmelserna om förarnas uppträdande i trafiken samt strängare krav på de särskilda anordningar, med vilka fordonen skall vara utrustade. Jag ansluter mig till utredningens mening, att vid sidan av pågående åtgärder för förbättrande av vägnätet en skärpning av reglerna på förevarande områden kan på längre sikt leda till en förbättring av trafiksäkerheten och en minskning av olycksfrekvensen. Målet kan givetvis icke nås utan uppoffringar. Vad angår den föreslagna närmare regleringen av förarnas uppträdande innebär föreskrifter av denna art att på trafikanterna lägges band, som kan synas överflödiga och irriterande i de fall, då vederbörandes eget omdöme säger honom, att en överträdelse icke skulle medföra någon fara. Bestämmelserna om viss utrustning å fordonet medför vissa kostnader för trafikanterna. Frågan om trafiksäkerheten är emellertid av den vikt, att dylika betänkligheter icke får vara avgörande. Det bör beaktas, att fråga i sista hand är om åtgärder,

som föreskrives i trafikanternas eget intresse. Utan att föregripa mitt ställningstagande till de särskilda åtgärder, som de sakkunniga föreslagit, vill jag därför redan här uttala, att jag anser hänsyn till trafiksäkerheten motivera mera långtgående bestämmelser än de nu gällande.»

### Hastighetsbegränsning

#### *Departementschefen*

Beträffande trafiksäkerhetsutredningens förslag om införande av allmän hastighetsbegränsning på vägar i allmänhet utom tätbebyggda områden anför departementschefen följande.

»Förslaget om allmän hastighetsbegränsning är utan jämförelse den fråga, kring vilken meningarna skarpast brutit sig i remissyttrandena, och goda skäl har anförts både för och emot förslaget.

Intet tvivel råder om att ett mycket stort antal trafikolyckor med motorfordon helt eller delvis vållas av att fordonen framföres med en hastighet, som icke i tillräcklig mån anpassats till väg- och trafikförhållandena. Den verkställda utredningen ger även i övrigt vid handen, att det icke alltid är väl beställt med förarnas förmåga och vilja att rätta hastigheten efter vad situationen kräver. Varje åtgärd, som kan leda till en bättring i dessa hänseenden, innebär ett steg mot förbättrad trafiksäkerhet. Frågan är enligt min uppfattning av den betydelse, att man icke får tveka att tillgripa även radikala åtgärder, om syftet icke kan nås med mildare medel.

De tekniska framsteg, som bilismen under de sista årtiondena genomgått, har medfört, att man på goda vägar kan hålla en betydligt högre fart än tidigare. Vägnetet har också avsevärt förbättrats. Det är naturligt, att den enskilde bilföraren söker efter förmåga utnyttja de sålunda förbättrade framkomstmöjligheterna. De tekniska framstegen och den fortgående förbättringen av vägbeståndet bör emellertid utnyttjas icke blott för att förkorta körtiden utan även för att befordra trafiksäkerheten. Utredningen har visat, att de vinster i tid och väg, som uppstår genom högre hastighet, är ganska obetydliga. Det kan därför i och för sig knappast sägas vara något ohemult krav på bilisterna, att de avstår från att tillämpa de högsta hastigheterna och genom detta ringa offer i sin mån bidrager till att öka trafiksäkerheten. Önskvärdheten härav inses säkerligen av de flesta bilförare, men den ganska allmänna förekomsten i trafiken av bilar med onödigt hög hastighet visar, att icke alla rättar sitt handlande därefter. Om så varit fallet, skulle frågan om en allmän hastighetsbegränsning icke ha behövt på allvar övervägas.

Det är givetvis riktigt, att även en låg hastighet kan vara alltför hög i förhållande till omständigheterna, liksom att en hög hastighet icke alltid innebär någon mera betydande olycksrisk. Kärnpunkten i hastighetsproblemet är därför också en fråga om hastighetsanpassning och icke en fråga

om hastighetsbegränsning. Detta utesluter dock icke att frågeställningarna delvis sammanfaller och att en hastighetsbegränsning kan vara lämplig såsom medel att i vissa fall nå en bättre hastighetsanpassning.

Uppfattningen att en allmän hastighetsbegränsning skulle innebära att en viss hastighet angäves såsom generellt lämplig kan jag icke biträda. Regeln innebär ju allenast att en hastighet över den angivna gränsen be-tecknas såsom generellt olämplig.

Vad åter angår den invändning mot förslaget, som går ut på att en hastig-hetsbegränsning leder till att trafikövervakningen huvudsakligen inriktas på hastighetskontroll å huvudleder och andra ställen, där överträdelser mot en generell hastighetsbegränsning förmodas bli vanliga, medan över-vakningen av trafiken å andra vägar lämnas åsido, är det uppenbart, att övervakningen måste inriktas på att stävja överträdelser var de än före-kommer. Man kan emellertid inte helt bortse från risken att fastställandet av en allmän fartgräns får till resultat att trafikpolisen kommer att tagas i anspråk för övervakning härav i sådan utsträckning att kontrollen över det individuella körsättet även i fortsättningen kan bli eftersatt.

Ett allvarligare argument mot den föreslagna bestämmelsen är farhågan för att den icke kommer att efterlevas i sådan omfattning, att den kan sägas fullfölja sitt syfte att minska körtempot på vägarna. Nyttan av be-stämmelsen beror mycket på huruvida den av det övervägande antalet motorförare betraktas som lämplig eller åtminstone rimlig och därför i allmänhet efterleves, eller om överträdelser kommer att höra till vanlig-heten. Att införa en bestämmelse, som många, kanske flertalet motorförare i större eller mindre omfattning överträder, väcker betänkligheter bl. a. ur den synpunkten, att den minskar respekten för trafikföreskrifter över huvud och såmedelst motverkar sitt syfte att höja trafiksäkerheten.

Det måste, bl. a. av skäl som sist sagts, anses vara av synnerlig vikt, att en bestämmelse om hastighetsbegränsning kompletteras med en intensiv övervakning av det sätt, på vilket bestämmelsen efterleves. Övervakningen får icke begränsas till stickprovskontroll utan bör vara så effektiv, att en motorförare, som överträder bestämmelsen, måste såsom en praktisk möj-lighet räkna med att bli åtalad och sakfälld. Den måste utsträckas till alla delar av landet och till alla slags vägar. Alldeles speciellt är det av vikt, att övervakningen blir tillräckligt omfattande och effektiv under tiden närmast efter bestämmelsens ikraftträdande. För närvarande finnes emellertid uppenbarligen icke tillräckliga resurser för en övervakning av denna om-fattning. Möjligen kan detta bli fallet efter den utökning av statspolisens personal och förbättring av dess utrustning, som beslutats av 1954 års riksdag. Det då antagna upprustningsprogrammet kan icke förväntas bli slutfört förrän tidigast vid utgången av år 1956. Å andra sidan är det icke uteslutet, att en mera intensiv trafikövervakning kan leda till en sådan förbättring av trafikförhållandena, att behovet av en allmän hastighetsbe-

gränsning väsentligt minskas. Redan de nu gällande bestämmelserna torde, i de fall då en tillfredsställande utredning kan förebringas, ge icke ringa möjligheter att ingripa mot förare, som färdas med påtagligt för hög hastighet.

En annan allvarlig invändning mot förslaget är att detta sannolikt icke enbart länder till att minska trafikriskerna utan i vissa hänseenden t. o. m. kan skapa nya faromoment. Jag syftar härvid speciellt på de förhållanden, som uppkommer, då ett fordon skall köra om ett framförvarande fordon. I detta läge är det av vikt, att det omkörande fordonet håller så hög hastighet, att omkörningssträckan icke blir onödigt lång. Även med en bestämmelse om maximihastighet måste man räkna med att körhastigheten för olika fordon varierar högst avsevärt. För vissa fordon gäller ju en lägre hastighetsgräns än den vanliga, och för de lättare fordonen, vilka utgör flertalet, är den föreslagna maximihastigheten 80 km i timmen på många vägar uppenbart för hög. Särskilt på de tätare trafikerade vägarna kan problemet bli av den storleksordning, att speciella åtgärder påkallas för dess lösande, t. ex. införande av filer med olika körhastighet e. d.

Även i andra hänseenden möter vid genomgång av utredningsmaterialet ett flertal spørsmål, som enligt min mening bör ytterligare utredas och belysas. Önskvärt vore att genom omsorgsfull analys av ett större antal trafikolyckor få närmare klarlagt, vilken roll hastighetsfaktorn spelar för uppkomsten av trafikolyckor och över huvud ur trafiksäkerhetssynpunkt. För bedömning av en lämplig hastighetsgräns erfordras en mera omfattande utredning rörande de hastigheter, som i allmänhet faktiskt tillämpas på vägar av olika slag, i olika delar av riket och under olika yttre förhållanden.

Speciellt intresse tilldrager sig i detta sammanhang den av utredningen omnämnda s. k. prima-facie-regeln. I den utformning, regeln erhållit i vissa av Amerikas förenta stater, d. v. s. som en ren bevisbörderegulering, torde den visserligen knappast vara helt lämpad för svenska förhållanden. Däremot kunde väl övervägas att införa en i princip gällande regel om viss maximihastighet, försedd med modifikationer, som icke har karaktär av bevisbörderegler men syftar till ungefärligen samma effekt, t. ex. att den angivna hastigheten får överskridas där sådant med hänsyn till vägförhållandena och övriga omständigheter uppenbarligen icke medför någon fara ur trafiksäkerhetens synpunkt. Om denna lösning väljes, måste emellertid synnerlig möda nedläggas på att utforma undantaget så, att tillämpningen blir den avsedda och att undantaget icke kommer att i praktiken helt upphäva huvudregeln. Även denna fråga fordrar för sin lösning undersökningar och överväganden, vilka icke lämpligen kan komma till stånd i förevarande sammanhang.

Sammanfattningsvis vill jag framställa min ståndpunkt till förevarande fråga på det sättet, att förekomsten av fordon, vilka framföres med alltför hög hastighet, utgör en trafikfara av stora mått men att å andra sidan en

regel om allmän hastighetsbegränsning är förenad med sådana nackdelar, att den bör tillgripas endast vid trängande behov. Missbruk av den fria hastigheten förekommer emellertid i sådan omfattning, att det förr eller senare kan bli nödvändigt att stadga allmän fartbegränsning i en eller annan form, därest den skärpta trafikövervakningen och andra nu aktuella åtgärder till trafiksäkerhetens främjande icke medför någon mera markant bättring. För närvarande är det emellertid icke tillrådligt att införa en bestämmelse i ämnet med hänsyn till de bristande övervakningsresurserna. Mindre lämpligt torde också vara att vidtaga en så radikal åtgärd utan samråd med övriga nordiska länder. Jag vill i detta hänseende särskilt fästa uppmärksamheten på Nordiska rådets rekommendation den 3 februari 1955, nr 16, angående samarbete beträffande trafiklagstiftningen.

Med hänvisning till det sagda anser jag mig för närvarande icke kunna biträda utredningens förslag om allmän hastighetsbegränsning utom tätbebyggda områden men förutsätter att de myndigheter, som sysslar med trafikfrågor, kommer att ägna särskild uppmärksamhet åt ifrågavarande spörsmål och därvid söka införskaffa ytterligare utredning i de hänseenden, jag förut angivit.»

Beträffande övriga hithörande spörsmål anför departementschefen:

»De invändningar, som kan anföras mot en hastighetsbegränsning, gällande vägar i allmänhet, talar i viss mån också emot en särskild hastighetsbegränsning för tätbebyggda områden. Det är sålunda uppenbart, att en hastighetsgräns, hur den än väljes, icke kan ge något mått på den hastighet, som det på skilda platser och i olika situationer är lämpligt att hålla. Vad jag nyss anfört i fråga om bl. a. de ökade risker vid omkörningar, till vilka en absolut hastighetsgräns kan ge upphov, gäller i någon omfattning också förhållandena i tätbebyggda områden.

Detta oaktat är skälen för införande av en hastighetsgräns betydligt starkare i fråga om tätorterna än eljest. Inom en sådan ort kan de högre hastigheterna utan vidare stämplas såsom oförsvarliga. Här bör det alltså vara möjligt att utan alltför stor generalisering ange ett högsta mått för hastigheten, vilket under inga förhållanden får överskridas. Åtminstone där fråga är om typiska tätortsbildningar — städer och liknande samhällen — har dessutom trängseln i trafiken oftast lett till att flertalet fordon framföres med lika hög eller åtminstone jämförlig hastighet. Ett avsevärt överskridande av denna för orten normala hastighet medför i regel knappast någon större tidsvinst men ger upphov till ett flertal omkörningar och andra trafikfarliga manövrer och kan därför alltid sägas i viss mening innebära ett åsidosättande av tillbörlig aktsamhet. En hastighetsgräns för tätbebyggda områden kan därför sättas tämligen lågt, utan att detta kan sägas innebära något kännbart tvång för trafikanterna. Riktigheten av det anförda bestyrkes bl. a. därav, att en hastighetsbegränsning för tätbebyggda

orter i princip tillstyrkts nästan enhälligt i remissyttrandena och att meningsskiljaktigheterna i stort sett begränsat sig till vad som är att anse såsom den lämpligaste hastighetsgränsen. Även jag ansluter mig till den meningen, att en allmän hastighetsbegränsning för tätbebyggda områden skulle höja trafiksäkerheten utan att medföra några allvarigare betänkligheter ur annan synpunkt. Jag tillstyrker därför att en bestämmelse i detta ämne införes i vägtrafikförordningen.

Vad angår den lämpligaste hastighetsgränsen biträder jag åsikten, att maximihastigheten bör angivas i helt tiotal kilometer i timmen. I valet mellan de tal, som närmast kommer i fråga, nämligen 40 och 50 km i timmen, anser jag den förstnämnda siffran väl låg för att komma i fråga såsom en generell regel. Den är dessutom mindre lämplig av den anledningen att åtskilliga av de vanligaste typerna av bilar icke kan bekvämligen framföras med så låg hastighet utan nedväxling. Fartgränsen bör därför enligt min mening bestämmas till 50 km i timmen. Liksom utredningen anser jag, att fartgränsen bör i fråga om visst område eller viss väg kunna höjas, men finner ej skäl att begränsa denna behörighet inom någon viss i författningen angiven ram. Givetvis skall fartgränsen liksom hittills även kunna sänkas.

Införandet av en allmän hastighetsbegränsning för tätbebyggda områden medför att behovet av särskilda hastighetsbegränsningar för vissa orter eller vägsträckor avsevärt nedbringas. Det är också ur trafikanternas synpunkt önskvärt, att särbestämmelser icke införes utan tvingande skäl. Speciellt i fråga om orter, som korsas av större genomfartsleder, bör dylika bestämmelser givas endast i rena undantagsfall. Med hänsyn härtill är det enligt min mening mindre lämpligt, att avgörandet av frågor om fartbegränsning i städerna överlämnas åt kommunal myndighet. Å andra sidan synes icke erforderligt att driva enhetssträvandet så långt, att beslutanderätten överlämnas åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Utredningens förslag, att beslut om lokal hastighetsbegränsning skall ankomma på länsstyrelsen, synes här representera en antaglig medelväg. Att länsstyrelsen bör före avgörandet av dylik fråga höra de kommunala myndigheterna och, där sådant kan anses påkallat, även väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, torde även utan särskild bestämmelse vara uppenbart.

Jag ansluter mig till utredningens mening, att andra lokala trafikföreskrifter än sådana som rör hastighetsbegränsning, t. ex. föreskrifter om parkering m. m., alltjämt bör, såvitt angår städerna, ankomma på dessas eget beprövande.

Tätbebyggda områden är redan nu utmärkta genom särskilda vägmärken. Emellertid torde det mångenstädes vara lämpligt att i samband med de nya bestämmelsernas ikraftträdande en översyn sker beträffande märkenas placering, så att hastighetsbegränsningen icke onödigtvis kommer att gälla å sådana vägsträckor, som icke ligger i direkt anslutning till någon bebyggelse, t. ex. vissa genomfartsleder och tillfartsvägar inom större städer.



I detta sammanhang vill jag framhålla, att frågan om en revision av vägmärkesförordningen kommer att upptagas senare.

Utredningen har vidare föreslagit vissa justeringar av hastighetsgränserna för lastbilar och andra tyngre fordon. De sålunda föreslagna bestämmelserna är icke i och för sig motiverade av hänsyn till trafiksäkerheten men utgör i viss mening konsekvenser av utredningens förslag till bestämmelser om allmän hastighetsbegränsning. Då jag, på sätt jag förut yttrat, icke kan för närvarande förorda införandet av regler om allmän hastighetsbegränsning å vägar utom tätbebyggda områden, förfaller behovet av en mera genomgripande revision av de särskilda hastighetsreglerna för tyngre fordon.

En viss jämkning i nuvarande bestämmelser kan emellertid vara påkallad av önskemålet att all trafik inom tätbebyggda orter skall såvitt möjligt framgå med samma hastighet. Om den generella hastighetsgränsen inom dylika orter sättes till 50 km i timmen, vilket jag förordat, bör därför övervägas, om icke den maximihastighet av 40 km i timmen, som nu är stadgad för färd inom sådan ort med buss och lastbil, bör höjas till 50 km i timmen. Enligt min mening kan en sådan höjning icke anses menlig ur trafiksäkerhetssynpunkt utan är tvärtom att förorda. Jag tillstyrker därför, att ändring i angiven riktning vidtages.

Vad angår den föreslagna bestämmelsen om skyldighet för fordonsförare att under mörker begränsa hastigheten så, att fordonet kan stanna å den vägsträcka, vilken tydligt kan överblickas, är denna regel enligt min mening så naturlig, att frågan närmast bör anses gälla, huruvida den för sin giltighet behöver inskrivas i författningen. Redan i det allmänna kravet på att föraren skall visa den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, ligger uppenbarligen att en fordonsförare icke bör onödigtvis försätta sig i en situation, som han ej kan behärska. Sedd ur denna synpunkt är regeln icke begränsad till de särskilda förhållanden, som råder under mörker, utan kan med fog uppställas såsom en allmän norm för en bilförares bedömande i fråga om den hastighet, som i olika situationer är försvarlig. Att i vägtrafikförordningen inskriva en uttrycklig regel i ämnet, begränsad att avse mörkersituationen, synes då mindre lämpligt, eftersom härav kan dragas en oriktig slutsats i fråga om regelns tillämplighet i andra fall.

Mot den föreslagna regeln kan emellertid också riktas invändningar ur motsatt synpunkt, nämligen att den i vissa situationer är svår eller rentav omöjlig att efterkomma. I remissyttrandena har särskilt framhållits det fallet, att en förare under mörker blir utsatt för bländning från ett mötande fordon; enligt den föreslagna regeln skulle det då åligga honom att omedelbart nedbringa farten till ett minimum, även om detta skulle kräva en

trafikfarlig inbromsning. Också andra fall är tänkbara, där sikten plötsligt blir försämrad. Stundom kan det ur trafiksäkerhetssynpunkt vara lämpligt att föraren — t. ex. för att taga sig ur en uppkommen kritisk situation — ökar hastigheten även i ett läge, där sikten är skymd. Det anförda visar, att en tvingande regel om skyldighet att anpassa hastigheten med hänsyn till längden av den överskådliga vägsträckan många gånger skulle visa sig för stel och lägga onödig hämsko på förarens omdöme.

Med beaktande av de nu anförda synpunkterna bör en författningsbestämelse i förevarande ämne utformas så, att den dels får karaktären av en allmän handlingsregel utan begränsning till viss eller vissa situationer och dels bereder möjligheter till undantag, där sådant påkallas av omständigheterna. Dessa önskemål torde kunna tillgodoses genom att stadganden får inflyta i 46 § 1 mom. första stycket vägtrafikförordningen såsom ett tillägg till den där givna bestämmelsen om att fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver. Stadgandet bör vara av huvudsakligen rådgivande karaktär och kan lämpligen avfattas så, att hastigheten ej bör vara högre, än att fordonet kan stannas å den del av den framförvarande vägbanan, som föraren tydligt kan överblicka. Väljes denna lösning — vilket jag förordar — bör i vägtrafikförordningen icke inskrivas någon särskild bestämmelse om ansvar för överträdelse av föreskriften. Att en underlåtenhet att anpassa hastigheten efter vad trafiksäkerheten kräver kan bestraffas enligt trafikbrottslagen såsom ovarsamhet vid förande av motorfordon är uppenbart oavsett förekomsten av en bestämmelse sådan som den nu förordade.»

### **Motioner**

I de likalydande *motionerna I: 496 och II: 614* yrkas, »att riksdagen måtte besluta ändra 56 § vägtrafikförordningen i enlighet med 1953 års trafiksäkerhetsutrednings förslag, innebärande en generell begränsning av lättare motorfordons hastighet till 80 km/tim. utanför tätbebyggt område, och således i denna punkt avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 172».

I de likalydande *motionerna I: 505 och II: 623* hemställs, »att 56 § 1 mom. första stycket vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) måtte ges följande ändrade lydelse: Buss eller lastbil med en totalvikt överstigande 2 500 kilogram får icke föras med högre hastighet än 60 km/tim». Innebörden av yrkandet är, att för buss eller lastbil med en totalvikt, som icke överstiger 2 500 kilogram, skall gälla samma regler som för personbil; någon generell hastighetsbegränsning skall alltså icke gälla för dessa bussar och lastbilar. Ett motsvarande yrkande framställs även i de likalydande *motionerna I: 507 och II: 625*.

Sistnämnda motioner, I: 507 och II: 625, upptar vidare synpunkter på placeringen av de vägmärken som utmärker tätbebyggt område samt på författningstextens utformning i fråga om den föreslagna hastighetsbegräns-

ningen inom sådant område. I motionerna — som mynnar ut i en hemställan att nu nämnda och andra i motionerna förordade ändringar i och tillägg till vägtrafikförordningen måtte vidtagas — anföres i nu förevarande fråga:

Det torde i detta sammanhang vara lämpligt med föreskrifter om hur nära *själva tätbebyggelsen* dylika vägmärken skall sättas upp. Det är nämligen önskvärt att hastighetsbegränsningen icke onödigtvis kommer att gälla på sådana vägsträckor, som icke ligger i direkt anslutning till någon bebyggelse.

Det har antytts lämpligheten av att slopa förbudsmärket avseende tätbebyggt samhälle i och med genomförande av en generell hastighetsbegränsning. Emellertid förefaller det vara riktigt att i författningstexten klart säga ut, att sådan hastighetsbegränsning alltid skall anges med förbudsmärke, varigenom någon villrådighet om bestämmelsens tolkning om vad som menas med tätbebyggt samhälle icke behöver uppstå. Olika bedömanden från trafikanternas sida om vad som innebär tätbebyggelse kan leda till situationer då fråga kan uppkomma om polisingripande. Att trafikanter och åklagare haft olika uppfattning i dylika situationer har förekommit redan med nuvarande bestämmelser.

De nämnda motionerna I: 507 och II: 625 upptar vidare frågor om enhetlighet vid uppsättande av vägmärken. Härutinnan anföres:

För åstadkommande av enhetlighet i fråga om uppsättande av vägmärken, vilket har sin betydelse ur trafiksäkerhetsynpunkt, bör föreskrivas att länsstyrelse skall ha att utfärda föreskrifter, även då stad är väghållare, på samma sätt som förutsatts i fråga om exempelvis föreskrift om färdhastighet. Den nuvarande föreskriften i mom. 4, sista stycket, om att det ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i mån av behov genom anvisningar eller på annat lämpligt sätt verka för enhetlighet i fråga om vägmärkenas uppsättande, har icke medfört önskvärd enhetlighet, då någon författningssenlig skyldighet för stad att rätta sig efter sådan föreskrift icke föreligger.

#### **Utskottet**

Kungl. Maj:t har i propositionen icke upptagit trafiksäkerhetsutredningens förslag om en *allmän hastighetsbegränsning på vägar utom tätbebyggda områden* till 80 km i timmen. En sådan begränsning förordas däremot i motionerna I: 496 och II: 614.

Mot en begränsning av den tillåtna hastigheten till 80 km i timmen kan anföras bl. a., att motorfordonen numera i allmänhet konstrueras för att användas även vid högre hastigheter och att de i fråga om vägens egenskaper och bromsförmåga m. m. anpassats efter de skärpta krav som i dessa hänseenden måste ställas vid dessa högre hastigheter. Även våra vägar anpassas i växande omfattning härefter. Så till exempel torde våra huvudvägar nu ofta projekteras för hastigheter över 100 km i timmen. Att när den tekniska utvecklingen sålunda möjliggör högre hastigheter med bibehållen trafiksäkerhet dock förbjuda användningen av desamma kan te sig som ett steg tillbaka och som en broms på utvecklingen.

Dessa synpunkter kan dock inte få vara avgörande. Frågan om en allmän hastighetsbegränsning måste väsentligen bedömas från synpunkten om en sådan begränsning kan medföra en ökad trafiksäkerhet.

Att för hög hastighet är en väsentlig trafikrisk är uppenbart. Trafiksäkerhetsutredningen har med omfattande statistiskt material och siffermässiga beräkningar sökt belysa bl. a. i vad mån hög hastighet kan antagas ha medverkat till uppkomna trafikolyckor. Beträffande de gjorda undersökningarna kan emellertid sägas, att de icke utvisat i vad mån de för höga hastigheter, som medverkat till trafikolyckor, legat över 80 km i timmen. Den hastighet som vid undersökningarna betecknas som för hög har varit detta icke i förhållande till en fix hastighetsgräns utan med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet. Den har med andra ord varit en icke rätt anpassad hastighet. Kärnpunkten i hastighetsproblemet är, såsom departementschefen uttalat — och utskottet är angeläget att kraftigt understryka detta — en fråga om hastighetsanpassning och icke en fråga om hastighetsbegränsning. Det är enligt utskottets mening de för höga hastigheterna vid dålig sikt, i skymda kurvor, vid vägkorsningar och i liknande trafikfarliga situationer som måste stävjas. I dessa fall är i allmänhet redan en hastighet av 80 km i timmen för hög. En sänkning av de höga hastigheterna i övrigt till 80 km i timmen skulle för dessa fall icke i och för sig vara av betydelse.

Mot en regel om begränsning av hastigheten till en fix gräns kan vidare anföras, att regeln lätt skulle föra med sig en felinriktning av trafikövervakningen. Departementschefen uttalar, att det måste anses vara av synnerlig vikt, att en bestämmelse om hastighetsbegränsning kompletteras med en intensiv övervakning av det sätt, på vilket bestämmelsen efterlevs. Eftersom kontrollen måste gälla om hastighetsgränsen överskrides och då ett överskridande knappast är att förvänta på trafikfarliga platser, ligger det i sakens natur att övervakningen skulle komma att inriktas på goda vägar med rak sträckning. En sådan trafikövervakning är emellertid enligt utskottets mening från trafiksäkerhetssynpunkt tämligen betydelselös. Övervakningen bör i stället inriktas på att från trafiksäkerhetssynpunkter kontrollera förarnas individuella körsätt i sådana trafiksituationer, där förarna erfarenhetsmässigt brister i den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna.

Såsom departementschefen framhållit är en allvarlig invändning mot utredningens förslag också, att en allmän hastighetsbegränsning i vissa hänseenden till och med kan skapa nya faromoment, nämligen vid omkörning. Omkörningssträckan skulle, eftersom det omkörande fordonet icke finge överskrida den fastställda hastighetsgränsen, i allmänhet bli väsentligt förlängd, och man måste räkna med att det redan höga antalet olyckor i samband med omkörningar skulle stiga ytterligare. Särskilt som omkörningsolyckorna i regel är av allvarlig natur framstår konsekven-

serna härvidlag av en hastighetsbegränsning som ett ur trafiksäkerhets-synpunkt tungt vägande skäl mot en sådan begränsning.

Utskottet kan som av det ovan anförda torde framgå icke ansluta sig till yrkandet i motionerna om införande av en allmän hastighetsbegränsning.

Utskottet förbiser vid detta ställningstagande icke, att åtgärder redan i nuvarande situation är erforderliga för att nedbringa icke minst antalet av de vägtrafikolyckor där hastigheten har varit en medverkande olycksfaktor. En förbättrad *trafikövervakning* efter de riktlinjer utskottet ovan antytt är en grundläggande förutsättning för att en rätt anpassning av hastigheten skall kunna uppnås. En sådan övervakning ger också på ett helt annat sätt än hittills varit möjligt utgångspunkter för att sådana motorfordonsförare som brister i omsorg och hänsyn i trafiken skall kunna frångas rätten att föra motorfordon. Trafiksäkerhetsutredningens fortsatta arbete, därvid bl. a. frågor om en ökad användning av institutet återkallelse av körkort avses skola upptagas, torde här kunna bli av betydelse.

Yrkandet i motionerna I: 505 och II: 623 samt I: 507 och II: 625, att *från reglerna om maximihastighet för lastbilar och bussar* vid färd utanför tättbebyggt område *skall undantagas lastbilar och bussar, vilkas totalvikt icke överstiger 2 500 kilogram*, har viss anknytning till ett förslag av trafiksäkerhetsutredningen. Utredningen har nämligen föreslagit, att för dylika lättare lastbilar och bussar skall gälla samma hastighetsbegränsning till 80 km i timmen som utredningen föreslagit för personbilar. Utredningen har uttalat, att det ur trafiksäkerhetssynpunkt icke möter hinder att beträffande hastighetsföreskrifterna jämställa de lättare lastbilarna och bussarna med personbilar. Som en för vårt land lämplig viktgräns har utredningen angivit den i motionerna föreslagna, nämligen 2 500 kilogram.

För motionärernas förslag talar, att dessa lättare lastbilar och bussar beträffande såväl konstruktion som vikt mer än att jämställa med personbilar än med övriga lastbilar och bussar. Beträffande s. k. stationsvagnar gäller sålunda, att avgörande för om fordonet skall klassificeras som personbil eller som lastbil kan vara rena inredningsdetaljer. Att sådana detaljer skall bli utslagsgivande för den hastighet, med vilken fordonet får föras, är givetvis icke tillfredsställande. Den gällande regeln kan därför i ett stort antal fall framstå som icke sakligt grundad. Ett sådant förhållande för lätt med sig, att respekten minskas för bestämmelser om hastighetsbegränsning även i de fall, där bestämmelserna är sakligt grundade. En ändring på sätt i motionerna föreslås kan vid nämnda förhållanden väntas medföra en bättre respekt för övriga regler om hastighetsbegränsning.

Utskottet vill i sammanhanget också erinra om att i åtskilliga andra länder gäller särskilda hastighetsgränser endast för tyngre fordon.

Vid sitt ställningstagande fäster emellertid utskottet avgörande vikt vid att ett bifall till motionärernas förslag skulle medföra den ur trafik-säkerhetssynpunkt mycket betydande fördelen, att trafikströmmen på landsvägarna kommer att flyta jämnare med påföljd att omkörningarna, vilka alltid erbjuder särskilda faromoment, kommer att minska. Utskottet tillstyrker därför motionärernas förslag. Förslaget föranleder ändring i 56 § 1 mom. första stycket vägtrafikförordningen i propositionens förslag och torde kunna utformas så, att buss eller lastbil, vars totalvikt överstiger 2,5 ton, icke får föras med högre hastighet än 60 km i timmen.

Jämväl mot den i propositionen föreslagna regeln, att fordons *hastighet inom tätbebyggda områden* ej får överstiga 50 km i timmen, kan anföras vissa skäl. Utskottet hyser emellertid icke samma betänkligheter i fråga om en hastighetsbegränsning inom tätbebyggt område som i fråga om en allmän hastighetsbegränsning. Särskilt beaktar utskottet, att behovet av omkörning inom tätbebyggt område ej är så stort och att därför den särskilda omkörningsrisk, som kan bli en följd av en begränsning av hastigheten utom tätbebyggt område, här kan lämnas åsido. Att man söker nedbringa hastigheterna inom tätbebyggt område påkallas också av särskilda skäl, såsom hänsyn till den rikliga förekomsten av skymda vägkorsningar. Utskottet tillstyrker därför en regel om allmän fartbegränsning inom tätbebyggt område. Den i propositionen valda hastighetsgränsen, 50 km i timmen, synes för det stora flertalet sådana områden vara väl avvägd, och utskottet tillstyrker förslaget, som avser jämväl lastbilar och bussar, även i denna del. Utskottet vill emellertid understryka vad departementschefen yttrat om att fartgränsen i fråga om visst område eller viss väg bör kunna höjas. Det sagda gäller särskilt vissa yttre delar i de tätbebyggda områdena.

I motionerna I: 507 och II: 625 uttalas, att det torde vara lämpligt med föreskrifter om hur nära själva tätbebyggelsen de vägmärken skall stå, som anger att hastighetsbegränsning gäller. Utskottet finner icke anledning tillstyrka, att särskilda föreskrifter härom utfärdas. Spörsmålet bör enligt utskottets mening lösas från fall till fall under hänsynstagande till skiftande lokala förhållanden. Huvudsyftet med förslaget, nämligen att vägmärken bör uppsättas så, att hastighetsbegränsningen icke onödigtvis kommer att gälla på vägsträckor, som icke ligger i nära anslutning till tätbebyggt område, vill utskottet emellertid kraftigt understryka. Respekten för regeln om hastighetsbegränsning inom tätbebyggt område beror väsentligen av att vägmärkena placeras så, att resonans för hastighetsbegränsningen kan vinnas bland motorförarna. — I samma motioner förordas i fråga om författningstextens utformning att regeln om hastighets-

begränsning skall anknytas icke till begreppet tättbebyggt område utan till uppsatta förbudsmärken. Utskottet finner ej anledning förorda att propositionens förslag härvidlag frångås.

Den grundläggande regeln om hastighetsanpassning återfinnes i 46 § 1 mom. första stycket vägtrafikförordningen och lyder: Fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten och behörig hänsyn till omständigheterna i övrigt kräver. I propositionen föreslås, att till denna grundregel skall fogas ett stadgande, att hastigheten ej bör vara högre än att *fordonet kan stannas å den del av den framförvarande vägbanan som föraren tydligt kan överblicka*. Placeringen av stadgandet i samma stycke som grundregeln om hastighetsanpassning synes utskottet ägnad att skymma vikten av sistnämnda regel. Med hänsyn härtill och då utskottet är tveksamt om värdet av att införa det föreslagna stadgandet i vägtrafikförordningen avstyrker utskottet Kungl. Maj:ts förslag i denna del. Utskottet vill i sammanhanget erinra om att trafiksäkerhetsutredningen föreslagit en till mörkerförhållanden inskränkt men i övrigt likalydande regel som den ovannämnda. Med hänsyn till det förhållandet, att förare av motorfordon under mörker särskilt vid möte med annat fordon ofta håller en sådan hastighet, att risk föreligger, att fordonet ej kan stannas i tid utan bakifrån påkör andra trafikanter, ligger det enligt utskottets mening närmare till hands att genom en särskild för mörker avsedd bestämmelse inskräpa vikten av att vid avbländning och därmed följande begränsad sikt hålla en med hänsyn till förhållandena särskilt låg hastighet. Ett sådant stadgande kunde lämpligen anslutas till de i 46 § 1 mom. andra stycket uppräknade situationer, beträffande vilka gäller, att det särskilt åligger förare av fordon att hålla en med hänsyn till förhållandena tillräckligt låg hastighet.

I vad gäller *särskilda hastighetsbegränsningar* för vissa orter eller vägsträckor ansluter sig utskottet till departementschefens mening, att avgörandet av sådana frågor såvitt angår stads område bör överflyttas till länsstyrelsen. En konsekvens härav är, att hittills gällande föreskrifter av dylik innebörd i samband med de nya bestämmelsernas ikraftträdande omprövas, så att enhetlighet i bedömningen åstadkommes.

Förslaget i motionerna I: 507 och II: 625 att länsstyrelsen även då stad är väghållare skall ha att utfärda föreskrifter om *uppsättande av vägmärken* oavsett innebörden av desamma och alltså även i andra fall än då fråga är om hastighetsbegränsning finner utskottet icke tillräckligt motiverat, och utskottet kan icke tillstyrka förslaget.

### Skyldighet att stanna vid huvudled

#### Departementschefen

»Frågan om skyldighet för fordonsförare att stanna före infart på huvudled diskuterades redan i samband med tillkomsten av 1936 års vägtrafik-

stadga och har sedan dess aldrig helt mist sin aktualitet. I allmänhet torde den ifrågasatta bestämmelsen — vilken särskilt varmt förordas av motorförarorganisationerna — ha betraktats såsom ett medel att förbättra framkomligheten på huvudlederna. I det sammanhang, vari frågan nu aktualiserats, har den emellertid helt erhållit karaktär av åtgärd till främjande av trafiksäkerheten. Även i sådant hänseende kan åtskilliga argument anföras såväl för som emot det av utredningen förordade stadgandet.

Till stöd för förslaget i denna del har främst åberopats att ett mycket stort antal olyckshändelser orsakats av förarnas felaktiga åtgärder i vägkorsningar samt att skyldigheten att stanna ger föraren tillfälle att bedöma de risker han löper vid färd in på huvudleden och sannolikt minskar hans benägenhet att taga den risk det innebär att söka föra upp fordonet i en alltför liten lucka i trafiken på huvudleden. Vidare har åberopats, att det överraskningsmoment, som ett plötsligt uppdykande fordon innebär för den som färdas på huvudleden, lätt leder till panikartade åtgärder från hans sida och därför vållar avsevärd risk för olyckor. Det har också sagts, att en allmän stoppskyldighet även eljest ur flera synpunkter är en nödvändig konsekvens av huvudledens absoluta företräde.

Å andra sidan har gjorts gällande farhågor för att en bestämmelse av nu åsyftat innehåll i många fall icke kommer att efterlevas i praktiken. I detta hänseende har särskilt åberopats, att flertalet vägfärande icke ställer sig till efter rättelse de nuvarande bestämmelserna om skyldighet att stanna å sådana platser, där stoppskyldighet påbjudits genom särskilt trafikmärke. Vidare kan anmärkas, att det med den föreslagna bestämmelsen i vissa fall, nämligen då trafiken på huvudleden är tät och framgår med större hastighet, kan ställa sig svårt att över huvud komma in på huvudleden, vilket i sin tur kan leda till trafikstockning på anslutande bivägar.

Det allvarligaste argumentet mot den föreslagna bestämmelsen är likvisst den omständigheten, att det vid vissa tunga transporter, speciellt vid utdrivning av timmer, stundom kan bli mycket svårt för att icke säga omöjligt att efterkomma densamma. Särskilt i Norrland framgår de viktigaste vägarna ofta i anslutning till älvdalarna och kommer därigenom att korsas av ett stort antal permanenta och tillfälliga skogsvägar, vilka ibland löper i kraftigt medlut. Det kan stundom vara svårt eller omöjligt att bringa en tyngre hästanspänd timmerfora att stanna vid passerandet av en väg eller att, sedan den stannats, föra den över vägen. F. ö. kan ifrågasättas, om en stoppskyldighet i dylika fall är lämplig ens ur huvudledstrafikens synpunkt med hänsyn till risken för att foran blir stående på vägen.

Oaktat de argument, som sålunda kan anföras mot en bestämmelse om skyldighet att stanna före infärd på huvudled, anser jag dock övervägande skäl tala för bestämmelsen. Jag vill i detta hänseende särskilt framhålla, att det stora flertalet motorförare är positivt inställda till densamma samt



att redan detta förhållande utgör en viss garanti för att den i allmänhet kommer att efterlevas. Regeln torde minska risken för sammanstötningar i korsning mellan huvudled och biväg samt på platser, där biväg eljest ansluter till en huvudled. Detta är särskilt önskvärt ur den synpunkten, att trafiken på huvudled oftast framgår med relativt stor hastighet och att sammanstötning med fordon på huvudled därför ofta leder till allvarliga skador. Vad nyss anförts om praktiska svårigheter för bestämmelsens tillämpning å vägar med mycket tät trafik torde numera beaktas på det sättet, att de vägar inom tätare bebyggda områden, varest dylika svårigheter främst gör sig gällande, endast undantagsvis förklaras för huvudleder. Det samma bör gälla de vägar, över vilka timmertransporter förekommer i avsevärd omfattning. För vissa sådana fall kan övervägas, om icke vägen lämpligen bör under den säsong, då timmertransporter pågår, helt eller på vissa sträckor nedklassas till icke-huvudled. Jag förutsätter givetvis, att skogsnäringens och andra näringars intressen, vilka i många fall avsevärt väger över det intresse, som kan påkalla stoppskyldighet vid huvudled, kommer att tillbörligen beaktas av de tillämpande myndigheterna.

Under hänvisning till det anförda anser jag mig kunna förorda, att en bestämmelse av den sakliga innebörd, utredningen föreslagit, intages i vägtrafikförordningen.

Vad utredningen anført rörande önskvärdheten av att s. k. stoppmärken uppsättes icke allenast där allmän väg löper ut i huvudled utan även där så är fallet med enskild väg, å vilken främmande trafik förekommer i större omfattning, kan jag i allo biträda. Speciellt med hänsyn till det nordiska samarbetet på vägtrafikens område och till andra av Sverige ingångna internationella förpliktelser är det av vikt att stoppskyldigheten konsekvent utmärkes. Likaledes delar jag utredningens uppfattning att stoppmärket bör i större omfattning än hittills anbringas även vid trafikfarliga korsningar av annan väg än huvudled.

Vad angår förhållandena i korsning av två huvudleder anser jag att hithörande frågor bör lösas av vederbörande myndigheter från fall till fall.

Den av utredningen föreslagna ändringen av stoppmärkets innebörd anser jag vara påkallad. Frågan kommer att tagas upp vid den översyn av kungörelsen angående vägmärken som är omedelbart förestående.»

#### *Motion*

I *motionen II: 613* uttalas betänkligheter mot den föreslagna generella stopplikten vid huvudled och yrkas, »att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 172 måtte uttala sig för att vederbörande länsstyrelser åläggas besluta vid vilka korsningar av huvudväg ovillkorlig stopplikt skall förekomma».

**Utskottet**

Enligt utskottets mening är det från såväl trafiksäkerhetssynpunkter som från synpunkten att genomfartstrafiken bör flyta smidigt ett väsentligt intresse, att regeln om företrädesrätt för trafiken på huvudled respekteras. Införandet i vidsträckt omfattning av en *stopplikt för den som färdas in på huvudled* är därför ett givet önskemål. Den hittillsvarande ordningen, enligt vilken stopplikt kunnat föreskrivas av lokala myndigheter, har enligt utskottets mening icke i tillräcklig grad tillgodosett detta önskemål. Effektivast når man givetvis syftet genom en allmän stopplikt före infart på huvudled. Mot en sådan stopplikt talar, att regeln, i fall då sikten är fri och intet fordon nalkas, lätt kan komma att te sig som onödig och att ett uppehållande av skyldigheten i dylika fall kan medföra att respekten för regeln avtrubbas även i andra fall. Utskottet vill till en början framhålla, att en regel om stopplikt givetvis bör gälla där sikten är fri om fordon nalkas på huvudleden. Vill man ange detta genom stoppmärke, kommer man till samma resultat som genom en allmän stopplikt. Man kan därför välja mellan att införa en allmän stopplikt och att överlämna till den enskilde fordonsföraren att där sikten är fri själv bedöma, om annalkande fordon kräver, att hans eget fordon stannas. Det sätt, på vilket förare i stor utsträckning för sina fordon in på huvudled, synes här tala för att man icke kan lita alltför mycket till att förarna själva skall respektera företrädesrätten på huvudleden. Väsentliga fördelar står för övrigt att vinna även i de fall där trafikförhållandena i och för sig icke nödvändiggör ett stopp för trafiksäker infart. Genom regelns generella giltighet inskärpes vikten av att uppmärksamhet ägnas och företräde lämnas åt trafiken på huvudleden. Önskvärt vore att respekten för huvudleden så inskärptes, att stoppskyldigheten iakttoges rent automatiskt, varvid den för övrigt icke längre skulle te sig som onödig. Slutligen vill utskottet framhålla, att den föreslagna generella regeln nu synes vara omfattad av ett så positivt intresse från motorförarnas sida, att tillfället för regelns genomförande framstår som gynnsamt. Utskottet vill därför tillstyrka den föreslagna regeln om generell stopplikt före infart å huvudled. Motionen II: 613 avstyrkes alltså.

Utskottet förutsätter, att stoppskyldigheten konsekvent utmärkes, och delar departementschefens mening att stoppmärken bör utsättas även där enskild väg, på vilken främmande trafik förekommer i större omfattning, löper ut i huvudled. Utskottet vill därjämte understryka vikten av att stoppmärken i större omfattning än hittills anbringas vid trafikfarliga korsningar av annan väg än huvudled. Utskottet ansluter sig till vad departementschefen anfört om ändring av stoppmärkets innebörd och om lösning från fall till fall av förhållandena i korsning mellan två huvudleder.

**Passerande av vissa järnvägs korsningar****Departementschefen**

»Vad utredningen föreslagit i fråga om skyldighet för fordonsförare att stanna vid plankorsning mellan järnväg och väg, där ljussignal visar rött blinkande sken eller ringklocka ringer, och att förbliva stående, till dess signalen upphört, innefattar enligt min mening en sådan förbättring av de gällande reglerna, som jag helt kan förorda. Med anledning av att vissa signaler i järnvägs korsningar visar fast rött sken anser jag vidare, att den föreslagna bestämmelsen bör utvidgas att avse även dylika signaler. Härvid är dock att märka, att vissa signaler vid järnvägs korsningar är så konstruerade, att de visar fast rött sken, om de råkar ur funktion. Där detta uppenbarligen är fallet, bör hinder givetvis icke möta att passera korsningen under iakttagande av de försiktighetsmått, som föreskrives för järnvägs korsning, vare sig signalsystem ej är anordnat.

Det har ifrågasatts, om icke principen om skyldighet att stanna, då signal avgives med rött ljus, bör gälla även sådan signal, som uppsatts vid svängbro eller färjläge. Frågan synes emellertid icke vara av den praktiska betydelse, att en särskild bestämmelse erfordras i detta ämne.

Den föreslagna undantagsbestämmelsen om att förare skall äga fortsätta färden över korsningen, då tillräcklig bromssträcka icke står honom till buds, synes mig icke behöflig. Det torde vara uppenbart, att föraren i detta fall liksom eljest i nödläge äger vidtaga de åtgärder, som är påkallade för undvikande av olycksfall.

Vad angår utredningens förslag om en hastighetszon före plankorsning mellan järnväg och väg kan de faromoment, som gör sig gällande vid passerande av dylik korsning, i förstone synas vara i viss mån likartade med dem, som föreligger vid infart på huvudled. En viktig skillnad föreligger emellertid i det hänseendet, att järnvägsövergångar å allmänligen befarna vägar i regel är försedda med goda säkerhetsanordningar i form av signaler m. m. Reglerna för trafikanternas uppträdande vid sådana järnvägsövergångar får därför väsentligen karaktären av föreskrifter om skyldighet att respektera signalerna. I fråga om järnvägs korsningar utan signalanordningar är en analogi med huvudledskorsning mera befogad. Även här föreligger emellertid den olikheten, att tågföraren till skillnad från en förare av fordon på huvudled i regel icke kan genom sitt handlande i avsevärd mån påverka en uppkommen hotande situation.

Till grund för reglerna om vägtrafikanters uppträdande vid korsning med järnväg bör uppenbarligen ligga den redan nu i vägtrafikförordningen stadfästa principen, att envar, som ämnar passera korsningen, skall oavsett förekommande säkerhetsanordningar ägna särskild uppmärksamhet åt järnvägen samt förvissa sig om huruvida tåg nalkas och att förare av fordon skall hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg

hastighet. Vad nu sagts innebär i själva verket blott en närmare utveckling av den allmänna regeln, att vägtrafikant skall iakttaga den omsorg och varsamhet, som till förekommande av trafikolyckor betingas av omständigheterna.

Lika självfallen är icke den nu föreslagna skärpning av bestämmelserna, vilken går ut på fastställande av viss maximihastighet för sträckan närmast före korsningen. Mot en dylik regel kan invändas, bl. a., att en förare visserligen bör nedbringa hastigheten så, att han får tid till nödiga observationer och kan bringa fordonet att stanna, om ett tåg skulle nalkas, men att han å andra sidan bör så skyndsamt som möjligt passera korsningen, sedan han fastslagit, att banan är fri. Hastighetsbegränsningen borde därför strängt taget icke gälla sträckan närmast intill korsningen utan hellre en sträcka eller en punkt på något avstånd från densamma. Det kan vidare övervägas, om icke skyldigheten att nedbringa hastigheten snarare bör taga form av en skyldighet att helt stanna fordonet på lämplig plats, varifrån god sikt råder längs järnvägen. En föreskrift om stoppskyldighet inger emellertid ganska stora betänkligheter eftersom den skulle leda till en ökning av tiden för passerande av korsningen. Därtill kommer att bestämmelsen skulle på vissa vägar leda till besvärande trafikstockningar.

En annan synpunkt, som kom till synes bl. a. i det utlåtande (nr 30), som andra lagutskottet år 1951 avgav i samband med tillkomsten av de nuvarande bestämmelserna i ämnet, är att det i åtskilliga fall — exempelvis då klar sikt råder och banan är överskådlig på långt avstånd — ej torde vara erforderligt att minska farten eller stanna före korsningen och att man i sådana fall knappast kan förvänta, att bestämmelserna om skyldighet att minska farten eller att stanna blir efterlevda. Respekten för bestämmelsen skulle därigenom avtrubbas.

Efter övervägande av de nu anförda skälen har jag kommit till den slutsatsen, att en absolut fartgräns i anslutning till järnvägsövergång ej är att tillråda men att det ändock kan vara lämpligt att i författningen ange en viss hastighet, vilken i regel icke bör överskridas. Jag föreslår därför att i anslutning till det nyss omnämnda stadgandet i 41 § 1 mom. vägtrafikförordningen intages en föreskrift om att fordonsförare, som avser att passera plankorsning med järnväg, icke bör på vägsträckan inom 50 m från korsningen hålla högre hastighet än 40 km i timmen. Underlåtenhet att iakttaga bestämmelsen kommer således icke att straffbeläggas i vägtrafikförordningen men kan uppenbarligen inverka på bedömandet om en förare jämlikt trafikbrottslagen skall anses ha förfarit oaktsamt.

Vid den nu förordade lösningen förfaller spørsmålet om uppsättande vid järnvägsövergångarna av vägmärken, som utvisar hastighetsbegränsning. De av utredningen föreslagna bestämmelserna torde däremot — bl. a. med hänsyn till innehållet i 1949 års vägtrafikkonvention — ha medfört skyldighet att uppsätta dylika märken i högst betydande omfattning.»

### Motioner

I de likalydande motionerna I: 507 och II: 625 anföres, att det förefölle lämpligare, att regeln om hastighetsbegränsning före järnvägs korsning upptog hastigheten 50 i stället för, som föreslagits i propositionen, 40 km i timmen.

I de likalydande motionerna I: 508 och II: 624 anföres i fråga om hastighetsbegränsningen vid järnvägs korsning:

Ett sätt att stimulera fordonsförarna att nedbringa hastigheten vid sådana korsningar, där bommar finnes, är att dessa, när de är uppfällda, får en annan lutning än vad nu är fallet. En helt uppfälld bom är i många fall helt skyddad av träd eller byggnader. Om bommarna i stället har en viss lutning ut över vägen — vilket i stor utsträckning är fallet utomlands — observeras de lättare av fordonsförarna. Dessutom ger en på sådant sätt »snedställd» bom intryck av att vara på nedåtgående, vilket automatiskt bör få fordonsföraren att nedbringa hastigheten ytterligare. Vi vill därför föreslå, att riksdagen uttalar som sin önskan att åtgärder snarast vidtages för en omställning av bommarna på sätt som ovan antytts.

Sistnämnda motioner utmynnar i ett yrkande, att riksdagen måtte besluta »a) att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att sådana åtgärder och ändringar vidtages att de i motionen framförda förslagen i syfte att höja trafiksäkerheten beaktas, b) att vederbörande utskott utarbetar här för erforderlig lagtext.»

### Utskottet

Det är ett känt faktum — och förhållandet belyses för övrigt av undersökningar som trafiksäkerhetsutredningen redovisat — att ett stort antal olyckor med dödlig utgång inträffar vid våra järnvägsövergångar. Det är i vårt land med dess vidsträckt vägnät och ringa befolkningsunderlag icke möjligt att överallt genomföra skenfria korsningar inom överskådlig tid ens vid de mest trafikerade vägarna. Säkerheten har emellertid förbättrats genom bevaknings- och varningsanordningar av olika slag. Ett stort antal olyckor inträffar dock alltså även vid bevakade övergångar. Undersökningar utvisar att fordonsförarna icke ägnar förefintliga bevakningsanordningar tillbörlig uppmärksamhet. Även den varning som rött ljus vid järnvägsövergång innebär nonchaleras i betydande utsträckning. Att man straffbelägger underlåtenhet att *stanna vid rött ljus, liksom då ringklocka ringer eller av annat förhållande framgår att tåg nalkas*, är enligt utskottets mening en önskvärd åtgärd, ägnad att inskräpa respekten för säkerhetsanordningarna. Effekten av förslaget är emellertid begränsad till de på sådant sätt bevakade järnvägsövergångarna. Man torde för övrigt icke ens här böra räkna med mera betydande resultat i säkerhetsavseende av bestämmelsen.

En jämförelse mellan de åtgärder en förare bör vidtaga vid infart å huvudled och vid passerande av järnvägs korsning ligger nära till hands.

På de av departementschefen angivna skälen avvisar utskottet emellertid, att generell stoppliktt införes även vid passerande av järnvägs korsning. Ett i väsentliga delar motsvarande resultat kan man emellertid här vinna genom att tillse, att föraren nedbringar farten då han nalkas korsningen. En icke alltför obetydlig minskning av hastigheten kan nämligen bidra till att utlösa en skärpt uppmärksamhet. Om föraren nedbringar hastigheten får han givetvis dessutom längre tid att reagera och handla och därmed ökade möjligheter att undvika en sammanstötning. Från dessa synpunkter tillstyrker utskottet en regel om att hastigheten vid passerande av järnvägs korsning skall vara låg. Enkelheten kan synas tala för att — som i motionerna I: 507 och II: 625 föreslagits — samma *hastighetsgräns* väljes som vid färd inom tätbebyggt område. Å andra sidan förlorar regeln i effekt, om hastighetsgränsen väljes så, att föraren icke tvingas nedbringa hastigheten betydligt. För det stora antal fall där hastigheten — beroende på väg, fordon eller förare — ligger blott något högre än 50 km i timmen, är därför en hastighet vid passerandet av järnvägs korsningen av 40 km i timmen att föredraga. Utskottet ansluter sig till propositionens förslag och kan alltså icke tillstyrka motionerna.

I anledning av uppslaget i motionerna I: 508 och II: 624 angående *snedställande av järnvägsbommar* — en fråga som icke behandlas i vägtrafikförordningen — vill utskottet, utan att taga ställning till den sålunda väckta frågan, uttala, att alla möjligheter att tillgodose kravet på att järnvägs korsningarna skall göras väl synliga givetvis bör beaktas. Även bomarna kan naturligtvis här tjäna som ett varningsmärke.

## Omkörning

### *Departementschefen*

»Vad utredningen anfört beträffande omkörning mellan fordon innebär icke, att utredningen ej skulle anse de nuvarande reglerna rimliga och lämpliga utan blott att trafikanterna icke ställer sig dessa regler till efterrättelse i den omfattning, som är önskvärd. En viss skärpning i reglernas formulering kan därför vara önskvärd både såsom ett medel att påverka den trafikerande allmänhetens inställning och såsom en hjälp åt polisorganen i deras övervakande verksamhet. Vad särskilt angår sistberörda synpunkt finnes skäl till förmodan, att övervakningen kommer att intensifieras, om bestämmelsernas tvingande karaktär blir mera tydligt klargjord i författningstexten.

I enlighet med det anförda tillstyrker jag, att den nuvarande bestämmelsen i 47 § 3 mom. vägtrafikförordningen om att fordonsförare, som vill verkställa omkörning, bör giva sig tillkänna genom ljud- eller ljussignal eller på annat lämpligt sätt, undergår en sådan jämkning i formuleringen, som utredningen föreslagit. Vad åter angår den i samma lagrum förekommande bestämmelsen om att föraren på det framförvarande for-

donet bör, då han uppmärksammat tillämnad omkörning, hålla till vänster och sakta farten samt, om signal avgivits, besvara denna, kan en alldeles ovillkorlig föreskrift om skyldighet för föraren att avgiva svarssignal någon gång visa sig mindre lämplig ur trafiksäkerhetssynpunkt. Den nuvarande formuleringen kan därför på denna punkt sägas vara mera ändamålsenlig än den av utredningen föreslagna, ovillkorligen tvingande regeln, och den bör därför enligt min mening bibehållas oförändrad. — Jag tillstyrker utredningens förslag, i vad det innebär, att underlåtenhet att avgiva omkörningssignal straffbelägges direkt i vägtrafikförordningen men föreslår icke någon motsvarande bestämmelse i fråga om underlåtenhet att avgiva svarssignal.

Likaledes biträder jag den uppfattning, varåt utredningen givit uttryck i fråga om lämpligheten av att genom uppsättande av vägmärke helt förbjuda omkörning på särskilt farliga platser.

Vad angår de av utredningen föreslagna särskilda bestämmelserna om s. k. långsamkörare finner jag för min del uppenbart, att en person, som färdas påtagligt långsammare än andra trafikanter, måste vidtaga erforderliga åtgärder för att låta dessa passera. Att skyldighet härtill föreligger, anser jag följa redan av de nyss refererade bestämmelserna i vägtrafikförordningen. En närmare uppräknig av de särskilda försiktighetsmått, som bör iakttagas av den, vilken färdas med särskilt låg hastighet, är ur viss synpunkt önskvärd men kan lätt missförstås på det sättet, att dylika åtgärder icke skulle vara påkallade i andra situationer. Med hänsyn härtill anser jag tillräckliga skäl för närvarande icke föreligga att införa några speciella stadganden för den nu ifrågakvarande situationen.

En mera speciell fråga, som aktualiseras i detta sammanhang, gäller omkörning vid övergångsställe för gående. Enligt 46 § 1 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen åligger det förare av fordon, som närmar sig obehävt, tydligt markerat övergångsställe för gående, att nedbringa hastigheten så, att fordonet kan stannas framför övergångsstället för att lämna gående tillfälle att passera. Det torde mycket ofta brista i efterlevnaden av denna bestämmelse, och därigenom har — såsom jag framhöll redan i direktiven för utredningen — frågan om skärpning av bestämmelserna om motorfordonens hastighet och förarnas beteende i övrigt vid övergångsställen blivit alltmera aktuell. I viss mån torde de mindre tillfredsställande förhållandena bero på brist i övervakningsresurserna, men även själva bestämmelsen är otvivelaktigt i behov av utbyggnad och komplettering. Redan i sin nuvarande lydelse bör den visserligen i allmänhet anses utgöra hinder för att omkörning mellan fordon verkställas vid ett övergångsställe. Ofta torde emellertid stadgandet icke uppfattas på detta sätt, och härigenom vållas lätt olyckor t. ex. i det fallet, att någon söker köra om ett fordon, som stannat för att låta en gående passera. Ett generellt förbud mot omkörningar å övergångsställen utgör enligt min mening en

nära nog nödvändig komplettering av den nuvarande bestämmelsen. För fordonstrafikens del innefattar ett sådant förbud knappast någon olägenhet, eftersom ju varje fordonsförare ändock är skyldig att i erforderlig mån nedbringa hastigheten, då han nalkas övergångsstället. Jag föreslår därför, att ett dylikt förbud inskrives i 47 § 2 mom. vägtrafikförordningen. Liksom fallet är med övriga bestämmelser i detta moment torde överträdelser av förbudet icke böra straffbeläggas direkt i vägtrafikförordningen utan bedömas enligt trafikbrottslagen.

Liksom utredningen anser jag att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör med uppmärksamhet följa de tekniska framstegen i fråga om mottagningsapparater för fordonssignaler m. m.»

#### **Motioner**

I de likalydande *motionerna I: 507 och II: 625* förordas de ändringar och tillägg, som av det nedan återgivna kan föranledas, i bestämmelserna om omkörning vid övergångsställe för gående:

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det angeläget, att omkörningar icke sker vid övergångsställen, medan gående passerar dessa. Ett *generellt* omkörningsförbud, särskilt då det gäller sådana som icke är belägna i gatukorsningar, kan emellertid för bilisterna medföra, att överträdelser av förbudet kan komma att beivras i rent orimliga situationer, exempelvis då två fordonsfiler först står stilla vid övergångsstället och därefter sätter i gång, varvid fordonen i den högra filen passerar snabbare än i den vänstra. I en sådan situation föreligger sålunda tekniskt sett omkörning. Att förbjuda sådan synes vara att överdriva säkerhetsåtgärderna. En eventuell lagbestämmelse bör därför förutsätta rätt att *vid filkörning* passera fordon i annan körfil inte endast före eller i vägkorsning utan också vid övergångsställe för gående.

I fråga om sådana trafikanter, som färdas långsammare än andra, anföres i de likalydande *motionerna I: 508 och II: 624*, att det bör övervägas, huruvida icke en klarare formulering i den nuvarande författningstexten bör eftersträvas i syfte att göra fordonsförarna medvetna om deras skyldighet att, då de blir omkörda, på lämplig plats föra sitt fordon åt sidan och där stanna för att låta efterföljande fordon passera. Detta behövde emellertid enligt motionärerna icke få formen av ett direkt åläggande. Vidare framhålls i dessa motioner, att riskerna för påkörning bakifrån av parkerade fordon så långt möjligt bör elimineras, och uttalas, att det syntes lämpligt att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhölle att Kungl. Maj:t måtte anmoda berörda länsstyrelser att utfärda parkeringsförbud på huvudled inom länet där så kan ske utan att betydande olägenhet för motorförarna därigenom uppstår.

#### **Utskottet**

Såsom framgått av vad utskottet ovan i annat sammanhang anfört hyser utskottet den uppfattningen, att omkörningarna inrymmer särskilda faro-



moment. De regler som i gällande lydelse av vägtrafikförordningen ges för den omkörande och den omkörde synes utskottet i och för sig lämpliga. Emellertid har uppenbarligen dessa regler i stor utsträckning satts ur kraft i praktiken. Icke minst gäller detta regeln att *omkörningssignal* skall avges. I mycket stor utsträckning verkställes nu på våra vägar omkörning utan att den omkördes uppmärksamhet väckts, med de risker detta innebär för både den omkörande och den omkörde. Utskottet biträder därför den i avseende å omkörningssignal i propositionen föreslagna skärpningen av stadgandet, så att skyldigheten att efterkomma bestämmelsen om sådan signal mera framhäves. Utskottet, som ovan framhållit vikten av att trafikövervakningen mera inriktas på trafiksäkerhetsdetaljer i anslutning till vissa trafiksituationer än på allmänna hastighetsövervakningar o. dyl., vill framhålla vikten av att förarnas beteenden vid omkörning övervakas.

I motionerna I: 508 och II: 624 uttalas i fråga om *s. k. långsamkörare*, att det bör övervägas, huruvida icke — i anslutning till ett förslag av trafiksäkerhetsutredningen — en klarare formulering i den nuvarande författningstexten borde eftersträvas i syfte att göra fordonsförarna medvetna om sin skyldighet att, då de omköres, på lämplig plats föra sitt fordon åt sidan och stanna där för att låta efterföljande fordon passera. Utskottet vill erinra om att departementschefen för sin del funnit uppenbart, att en person som färdas påtagligt långsammare än andra trafikanter måste vidtaga erforderliga åtgärder för att låta dessa passera och att sådan skyldighet följer av gällande bestämmelser i vägtrafikförordningen. Utskottet, som delar departementschefens uppfattning i denna fråga, vill erinra om att redan i den grundläggande regeln i 39 § vägtrafikförordningen stadgas, att vägtrafikanter skall uppträda så, att han icke onödigtvis hindrar eller stör trafiken. 2 § trafikbrottslagen stadgar vidare särskilt straff för vägtrafikanter som, utan att värdslöshet i trafik föreligger, onödigtvis i väsentlig mån hindrar eller stör trafiken på väg. I likhet med departementschefen anser utskottet, att tillräckliga skäl f. n. icke föreligger att införa speciella stadganden för nu ifrågavarande situation. Även här torde en intensifierad trafikövervakning kunna bli av betydelse.

I det *förbud mot omkörning* av annat fordon å tydligt markerat övergångsställe för gående, som i propositionen föreslås infört i 47 § 2 mom. vägtrafikförordningen, yrkas i motionerna I: 507 och II: 625 viss modifiering. Enligt motionärerna bör sålunda vid filkörning föreligga rätt att passera fordon i annan körfil vid övergångsställe för gående. Enligt utskottets mening skulle en sådan undantagsregel väsentligt minska värdet av det föreslagna omkörningsförbudet. Däremot kan utskottet instämma i att det kan te sig orimligt att i vissa situationer beivra överfrädelse av omkörningsförbudet, såsom då två fordonsfiler först står stilla vid ett övergångsställe och därefter sätter i gång, varvid fordonen i den ena filen

passerar snabbare än fordonen i den andra. En regel kan emellertid knappast utan att man gör avkall på kravet på nödig enkelhet utformas så, att den täcker alla de olika situationer som kan inträffa i trafiken. Straff för brott mot förbudet inträder vidare — enligt trafikbrottslagen — endast om föraren gjort sig skyldig till oaktsamhet som ej är ringa. De farhågor för beivrande i rent orimliga situationer som motionärerna uttalar torde redan med hänsyn härtill icke besannas.

Den i propositionen föreslagna regeln fäster enligt utskottets mening otvivelaktigt uppmärksamheten på en väsentlig trafikrisk, och utskottet tillstyrker att en regel om förbud mot omkörning å övergångsställe för gående införes i vägtrafikförordningen. Utskottet vill emellertid förorda, att regeln, i överensstämmelse med vad som enligt 46 § 1 mom. tredje stycket vägtrafikförordningen gäller i fråga om skyldigheten att nedbringa hastigheten vid övergångsställe, utformas att avse *obevakat*, tydligt markerat övergångsställe. I de fall då trafiken — i en eller flera filer — regleras genom ljussignaler eller av polis bör sålunda omkörningsförbud ej gälla.

### Överskridande av maximilast m. m.

#### *Departementschefen*

»Vad utredningen föreslagit i fråga om befogenhet för polisman att förbjuda eller hindra fortsatt färd med motorfordon, vars fastställda maximilast överskridits i så avsevärd mån, att förhållandet medför fara eller olägenhet, innefattar — såsom utredningen också framhållit — knappast någon principiell nyhet, eftersom en liknande bestämmelse för närstående fall finnes given i 52 § 3 mom. vägtrafikförordningen. Den avsevärda trafikfara, som en mera allmän förekomst av överbelastade fordon representerar, och den skadegörelse, som dessa fordon åstadkommer på vägarna, kan enligt min mening väl motivera att dylikt förbud också meddelas, då en mera allvarlig överträdelse av bestämmelserna om maximilast konstateras. Mot en bestämmelse av sådant innehåll torde icke kunna åberopas annat argument, än att föreskriften i vissa fall kan leda till ekonomiskt avbräck för fordonets ägare och förare. Det synes dock ej vara något rationellt betraktelsesätt att taga särskild hänsyn till deras intresse av att kunna fullfölja sin olovliga verksamhet. Enligt min mening talar detta argument i stället med skärpa för att den av utredningen skisserade bestämmelsen är behövlig för att trygga efterlevnaden av gällande bestämmelser om maximilast.

Den fara för trafiksäkerheten, som ligger i att ett fordon lastats utöver den maximilast, som må tagas på fordonet, kan emellertid enligt mitt förmenande uppstå också därigenom att fordonet, även om det icke för större last än det ur tekniska synpunkter kan bära, lastats till ett axeltryck, som överstiger högsta tillåtna axeltryck på den väg, där fordonet

framföres. Särskilt på svaga vägar och broar kan redan ett måttligt överskridande av axeltrycksbestämmelserna medföra skador på vägöverbyggnaden och broarna, vilka innebär allvarlig fara för såväl den trafikant, som förorsakar skadan, som efterföljande trafikanter. Härtill kommer de dryga kostnader för vägväsendet, som eftersättandet av nämnda bestämmelse förorsakar. Jag anser därför starka skäl tala för att den av utredningen föreslagna befogenheten för polisman att förbjuda eller hindra färd med motorfordon, vars maximilast på angivet sätt överskridits, bör omfatta även de fall då de för vägen gällande axeltrycksbestämmelserna på motsvarande sätt åsidosatts.

Vad angår den föreslagna bestämmelsen om skyldighet för polisman att i vissa fall förbjuda fortsatt färd med fordon, vars maximilast överskridits, synes denna bestämmelse i och för sig motiverad. En överlast av mer än 20 % måste såsom regel anses innebära en så betydande trafikfara, att körförbud bör tillgripas. Skyldigheten synes mig också av motsvarande skäl böra föreskrivas, då det för vägen tillåtna högsta axeltrycket överskridits med mer än 10 %. För att möjliggöra en smidig tillämpning i fall, då praktiska synpunkter eller billighetsskäl talar för undantag från regeln, bör polismannen dock få möjlighet att medgiva att färden fortsattes, om särskilda skäl därtill föreligger.

Frågan om upphävande eller ändring av kungörelsen den 23 mars 1945 angående straffrihet i vissa fall vid överskridande av maximilast m. m. vid transport av vissa skogsprodukter är för närvarande föremål för särskild utredning inom kommunikationsdepartementet. Jag är därför icke nu beredd att taga slutlig ställning till utredningens förslag om upphävande av denna kungörelse.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om införande av skyldighet att vid färd med lastbil medföra gällande besiktningsinstrument eller typintyg tar närmast sikte på kontrollen av att fordonen befinner sig i registrerat skick och att automobilskatt ej undandrages. Den av mig förordade befogenheten och, i vissa fall, skyldigheten för polisman att förbjuda eller hindra färd med motorfordon, vars axeltryck överstiger det för vägen tillåtna, förutsätter emellertid också att det omedelbart vid den flygande inspektionen finnes möjlighet att avgöra huruvida axeltrycksbestämmelserna åsidosatts eller ej. Den för lastbilar — vilka är det slag av fordon som närmast berörs av dessa bestämmelser — vid olika axeltryck föreskrivna maximilasten framgår av besiktningsinstrumentet eller typintyget. De uppgifter i detta hänseende, som förekommer å den s. k. namnskylden, torde däremot icke alltid vara tillförlitliga. Ett genomförande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag är därför även ett trafiksäkerhetsintresse, och jag har med hänsyn härtill funnit mig böra i detta sammanhang upptaga och förorda förslaget. Av praktiska skäl synes föreskrift i ämnet böra utformas så, att vid färd med lastbil skall

i bilen medföras det för densamma gällande besiktningsinstrumentet eller typintyget eller styrkt avskrift eller fotografisk kopia härav. Likaså bör skyldighet föreligga att hålla handlingen i fullt läsbart skick och att på tillsägelse uppvisa densamma för besiktningsman eller polisman. Underlåtenhet att medföra handlingen i fråga synes böra ur straffrättslig synpunkt behandlas på samma sätt som underlåtenhet att vid färd medföra körkort.»

#### *Motioner*

I de likalydande *motionerna I: 504 och II: 622* hemställes om sådan utformning av bestämmelserna i 57 § 1 mom. andra stycket vägtrafikförordningen om åliggande för polisman att förbjuda resp. hindra fortsatt färd, att skyldigheten skall inträda först då maximilasten överskridits med mer än 30 procent eller axeltrycket med mer än 20 procent. Vidare föreslås, att bestämmelserna i sagda stycke skall träda i kraft först sedan Kungl. Maj:t därom meddelat särskilt förordnande.

#### *Utskottet*

Utskottet anser i likhet med departementschefen, att det är motiverat att förbjuda eller hindra fortsatt färd med motorfordon, då en mera allvarlig *överträdelse av bestämmelserna om maximilast eller högsta tillåtna axeltryck* konstateras. Invändningen att en sådan åtgärd kan leda till ekonomiskt avbräck för fordonets ägare och förare vill utskottet i likhet med departementschefen bemöta med att särskild hänsyn icke bör tagas till deras intresse av att fullfölja sin olovliga verksamhet. Såväl hänsyn till att fordonets trafiksäkerhet kan antagas bli nedsatt vid överbelastning som vägekonomiska skäl talar för regeln. Icke minst är det av betydelse att broarna icke utsättes för överbelastning. Den genom överlast ökade påfrestningen t. ex. på tjälskadade vägar kan också medföra från trafiksäkerhetssynpunkt icke önskvärda följder. Emellertid kan onekligen fall föreligga, då överskridande av maximilasten eller högsta axeltrycket är ursäktligt; utskottet vill här erinra allenast om att det ofta kan vara synnerligen svårt att avgöra vikten av jord och grus och annat material, vars tyngd varierar med fuktighet och andra dylika faktorer. Utskottet förutsätter att bestämmelserna tillämpas med erforderlig smidighet utan att kravet på deras efterlevnad för den skull eftersättes. Regeln att fortsatt färd må medges vid särskilda skäl synes utskottet här vara en lämplig lösning. För den fortsatta färden bör därvid kunna ställas villkor t. ex. om nedsatt hastighet. Sådan avlastning som kräver tillgång till särskilda anordningar bör också med nämnda regel kunna på lämpligt sätt regleras från fall till fall. Utskottet vill också fästa uppmärksamheten på att för mjölktransporter medges en överlast på upp till 20 %. Skulle denna tillåtna överlast överskridas — och alltså skyldighet enligt förslaget inträda för polisman att

förbjuda fortsatt färd — torde ofta särskilda skäl få anses föreligga att icke utfärda sådant förbud. Det i såväl propositionen som i motionerna påpekade särskilda förhållandet med s. k. nedklassning av lastbilar, innebärande att en bil som byggts för viss högre maximilast kommer att klassificeras såsom tillåten för endast lägre maximilast, torde man enligt utskottets mening få söka komma till rätta med på annat sätt än genom höjning av det procenttal, då färden skall stoppas. Utskottet förutsätter slutligen, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ägnar fortvarande uppmärksamhet åt frågan om det maximala axeltryck som kan tillåtas på våra vägar och anpassar bestämmelserna efter vägars och broars bärighet och den förbättring av vägväsendet som pågår. I fråga om vid vilken överlast i förhållande till fordons maximilast eller det för vägen tillåtna maximala axeltrycket, då åliggande skall inträda för polisman att förbjuda fortsatt färd, godtar utskottet de i propositionen föreslagna gränserna. Utskottet avstyrker alltså motionerna I: 504 och II: 622 i denna del. Ej heller kan utskottet tillstyrka förslaget i motionerna att ikraftträdandet skulle uppskjutas tills vidare.

Mot förslaget i fråga om skyldighet att medföra *besiktningssinstrument m. m.* har utskottet ej någon erinran.

### Fordonsbelysning m.m.

#### *Departementschefen*

»Utredningens förslag till ändrade bestämmelser om fordonens belysningsutrustning m. m. är genomgående välmotiverade och framstår i flera hänseenden närmast såsom ofrånkomliga. Dessa förslag har också endast i fråga om några detaljer mött gensaga i remissyttrandena. Mot en skärpning av gällande bestämmelser talar i stort sett blott kostnadsfrågan. Kostnaderna för de åtgärder, som utredningen föreslagit, är emellertid måttliga. Jag tillstyrker därför, att förslagen förverkligas i alla väsentliga delar. På några punkter anser jag dock, att en jämkning av förslagen bör ske.

En svaghet i förslagen kan sägas vara, att förslagen i fråga om fordonens bakbelysning icke helt konsekvent utformats efter den principen att alla bredare fordon förses med två lyktor och två reflektorer. En sådan princip skulle enligt min mening befrämja trafiksäkerheten under mörker. Erkännas må dock, att bestämmelser av sådant innehåll kan bli svåra att efterleva i fråga om vissa typer av fordon, såsom traktorer och hästfordon, samt i fråga om vissa särskilda typer av transporter, exempelvis timmerforor. Efter stor tvekan har jag därför stannat för att tillstyrka utredningens förslag beträffande traktorer och motorredskap. Ej heller med avseende å hästfordon finner jag en skärpning av de bestämmelser, utredningen föreslagit, vara möjlig. Tvärtom talar starka skäl för att icke göra någon ändring i nuvarande bestämmelser om belysningsutrustning

å hästfordon vid färd å enskild väg. Utredningens förslag i fråga om hästfordon bör alltså enligt min mening avse blott fordon, som framföres på allmän väg, gata eller annan allmän plats.

I fråga om släpfordon och efterfordon förordar jag den ändringen i utredningens förslag, att föreskrifterna för släpfordon, som drages av traktor, och efterfordon skall gälla allenast då fordonet framföres på allmän väg, gata eller annan allmän plats. En viss skärpning synes mig påkallad i fråga om släpfordon eller efterfordon, som är avsevärt bredare än det dragande fordonet. I detta fall kräver enligt min mening hänsyn till mötande trafikanter, att å högra delen av släpfordonet under mörker föres lykta, som visar vitt eller gult sken framåt och därigenom ger den mötande en föreställning om forans totala bredd. Jag förordar därför, att i vägtrafikförordningen intages en bestämmelse av det innehåll, som nu nämnts.

Vad beträffar fordon, som kopplats efter cykel, anser jag icke behövt att kräva både baklykta och reflexanordning, då ju baklykta enligt utredningens förslag skall finnas på cykeln.

Att nu införa ett allmänt förbud mot parkering av fordon å vägbana finner jag icke möjligt. Däremot bör enligt min uppfattning länsstyrelser och övriga myndigheter, vilka har att meddela beslut i hithörande frågor, uppmärksamma möjligheterna att, där så befinner lämpligt, meddela parkeringsförbud i fråga om viktigare vägar, särskilt riks- och länsvägar.

Vad beträffar fotgängares beteende under mörker anser jag att de föreslagna bestämmelserna, vilka icke är förenade med någon straffsanktion, ej har sin plats i vägtrafikförordningen. Däremot finner jag det vara en angelägen uppgift för myndigheter och sammanslutningar, som sysslar med trafiksäkerhetsfrågor, att bibringa allmänheten insikt om den verkliga omfattningen av de faror, som är förenade med underlåtenhet att iakttaga de av utredningen förordade försiktighetsmått.

På sätt framgår av det sagda innehåller vägtrafikförordningen bestämmelser om fordonsbelysning och liknande anordningar blott för vissa angivna grupper av trafikanter men ger icke några generella regler i ämnet. Detta har medfört, att bestämmelser i ämnet helt saknas för vissa grupper av trafikanter, t. ex. ryttare och marscherande trupp. Det skulle emellertid medföra vissa svårigheter att ge praktiska, för alla fall tillämpliga regler i sådant hänseende. Behovet är ej heller mera framträdande, än att frågan om åtgärder till undvikande av olycksfall kan få ankomma på vederbörandes eget beprövande. De råd, som utredningen givit angående fotgängares uppträdande under mörker, bör därvid kunna tjäna till vägledning.

Med avseende å det fall att å fordon föres gods, som skjuter utanför fordonet, finner jag liksom utredningen mindre tillfredsställande, att de nuvarande bestämmelserna i 52 § vägtrafikförordningen i första hand över-

lämnar åt förarens eget bedömande såväl huruvida godset överhuvud behöver särskilt utmärkas för andra trafikanter som ock på vad sätt utmärkandet skall ske. Dessa frågor hör uppenbarligen till dem, som tarvar en mera ingående reglering i själva författningen. Vad utredningen föreslagit om att å godsets yttersta del skall under dager föras en röd flagga eller skylt av viss storlek samt under mörker en lykta, som visar rött sken bakåt och åt sidorna, utgör i och för sig en godtagbar lösning. Jag föreslår dock, att flaggan eller skylten skall vara av vit och röd färg. Vidare torde den föreslagna bestämmelsen om viss minimistorlek på flaggan eller skylten av praktiska skäl böra ersättas med en mera allmänt hållen föreskrift av innebörd, att anordningen skall vara av sådan beskaffenhet och så anbragt, att lasten tydligt utmärkes.

I fråga om fordonsutrustningen har utredningen i det väsentliga begränsat sig till vad som sammanhänger med önskemålet att begränsa antalet olyckor under mörker. Enligt min mening påkallar även vissa andra detaljer i fordonsutrustningen uppmärksamhet i detta sammanhang. Speciellt vill jag rikta uppmärksamheten på det angelägna i att alla fordon, som har vindruta, är försedda med brukbara vindrutetorkare. Eftersom vindrutetorkare ingår i fordonens standardutrustning, behöver en föreskrift i ämnet icke medföra någon nämnvärd kostnad eller svårighet för bilägarna. I detta sammanhang vill jag erinra om att enligt 1949 års konvention rörande vägtrafik bil skall för att godkännas i internationell trafik vara försedd med vindrutetorkare. — En annan fråga av viss betydelse gäller fordonens utrustande med stänkskydd. Enligt föreskrift i 3 § 1 mom. k) vägtrafikförordningen skall bil vara försedd med stänkskydd av viss beskaffenhet, men denna föreskrift gäller enligt övergångsbestämmelserna till förordningen icke fordon, som före dagen för förordningens ikraftträdande undergått besiktning eller för vilket före samma dag typintyg utfärdats, därest fordonet icke var försett med stänkskydd vid besiktningen eller typintygets utfärdande. Till följd härav finnes alltjämt ett mycket stort antal fordon, som icke är utrustade med stänkskydd. Ur trafiksäkerhetssynpunkt fyller stänkskydden en viktig funktion. De är dessutom en detalj som, åtminstone i enklare utformning, icke drar någon avsevärd kostnad. — Under hänvisning till det nu anförda föreslår jag, att i vägtrafikförordningen intages en bestämmelse om att bil skall vara försedd med effektiv vindrutetorkare samt att den särskilda övergångsbestämmelsen rörande stänkskydd upphäves.

De förslag till ytterligare säkerhetsåtgärder, som framställts i vissa remissyttranden, är i många fall beaktansvärda. Emellertid fordrar de för sitt förverkligande undersökningar och överväganden, som icke lämpligen kan komma till stånd i detta sammanhang. Jag förutsätter, att frågan om ytterligare åtgärder till åstadkommande av bättre trafiksäkerhet beaktas av utredningen under dess fortsatta arbete.»

**Motioner**

I de likalydande *motionerna I: 507 och II: 625* ifrågasättes, om icke bestämmelse skulle införas om skyldighet att på släpfordon föra reflexanordning även på framsidan. En sådan åtgärd motiveras enligt motionärerna av det förhållandet att släpfordon stundom under mörker uppställas på väg utan dragfordon.

I *motionen II: 627* hemställs om bestämmelse, att bil skall vara försedd med reflexanordning även framtill. Till stöd för yrkandet anföres, att belysningen på en bil kan krångla under färd, vilket kan tvinga föraren att stanna den på en kanske relativt olämplig plats på vägen, och att en parkerad bil kan glömmas bort vid mörkrets inbrott och bli stående kvar med släckt belysning.

I fråga om den i propositionen föreslagna bestämmelsen om lykta baktill å cykel yrkas i *motionerna I: 507 och II: 625*, att bestämmelsen skall träda i kraft den 1 januari 1956 i stället för, såsom i propositionen föreslås, den 1 juli 1956.

I *motionerna I: 507 och II: 625* föreslås, att flagga eller annan lämplig anordning, varmed, enligt 52 § 2 mom. vägtrafikförordningen i dess lydelse enligt propositionen, utskjutande last under dagen skall utmärkas, skall vara röd och signalgul i stället för röd och vit, vilka senare färger föreslagits i propositionen.

Slutligen föreslås i *motionerna I: 506 och II: 626*, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att Kungl. Maj:t måtte ta initiativet till att en upplysningskampanj anordnas, i syfte att redovisa riskerna för fotgängare i mörker och att visa på de skyddsmöjligheter som erbjuder sig i form av reflekterande material.

**Utskottet**

Erfarenheten ger vid handen att ett mycket stort antal trafikolyckor inträffar genom påkörning bakifrån under mörker och att en väsentlig riskfaktor här är den svårsynlighet som, trots gällande bestämmelser om förande av lykta eller reflexanordning baktill på fordon, alltjämt föreligger beträffande ett betydande antal trafikanter. Trafiksäkerhetsutredningen har givit uttryck för den bestämda uppfattningen, att det ur trafiksäkerhetssynpunkt är ofrånkomligen nödvändigt med skärpta föreskrifter i vissa hänseenden rörande fordonens belysningsanordningar, och utskottet kan för sin del i huvudsak godtaga denna uppfattning.

Beträffande de särskilda bestämmelserna i Kungl. Maj:ts förslag vill utskottet här närmare beröra endast vissa frågor i anledning av motionsledes väckta förslag.

Yrkandet i *motionen II: 627* att *bil* skall vara försedd med *reflexanordning även framtill* kan utskottet ej tillstyrka. En sådan reflexanordning



skulle, eftersom bil skall föra belysning framtill, få betydelse endast för särskilda undantagsfall, såsom då en bil parkerats under dager och föraren glömt bort att tända belysningen vid mörkrets inbrott.

Starkare skäl kan enligt utskottets mening anföras för den i motionerna I: 507 och II: 625 ifrågasatta bestämmelsen om skyldighet att på *släpfordon* föra *reflexanordning även framtill*. En sådan åtgärd motiveras i motionerna med att släpfordon stundom under mörker uppställas på väg utan dragfordon och alltså utan belysning framtill. Utskottet vill framhålla, att sådan parkering — oavsett vilka bestämmelser som ges om reflexanordningar — givetvis måste så långt möjligt undvikas. Utskottet har i detta sammanhang observerat att i fråga om *fordon, som under mörker är uppställt på väg, där tillfredsställande belysning icke är anordnad*, en viss försämring i jämförelse med vad som nu gäller skulle bli en följd av de ändringar som i propositionen föreslås i 51 § vägtrafikförordningen. Enligt gällande regler skall fordon som uppställas under nyssnämnda förhållanden vara försett med belysning eller reflexanordning, som utmed vägen utsänder eller reflekterar vitt eller gult ljus framåt och rött ljus bakåt. Enligt Kungl. Maj:ts förslag skall fordonet, såvitt nu är av intresse, vara försett med belysning och reflexanordning i enlighet med vad som är föreskrivet, då fordonet föres under mörker på väg. I fråga om släpfordon som lämnas å väg medför förslaget, att kravet på belysnings- eller reflexanordning, som utmed vägen utsänder eller reflekterar vitt eller gult ljus framåt, bortfaller. Utskottet anser, att nu gällande krav på belysnings- eller reflexanordning oberoende av fordonets utrustning bör upprätthållas vid mörkerparkering. Utskottet förordar, att den föreslagna bestämmelsen i 51 § omarbetas i enlighet med vad nu sagts. Däremot kan utskottet ej förorda det längre gående förslaget i motionerna, att reflexanordning framtill skall ingå i den obligatoriska utrustningen på släpfordon.

För propositionens förslag, att *cykel fr. o. m. den 1 juli 1956 vid cykling under mörker baktill skall vara försedd med såväl lykta som reflexanordning*, talar enligt utskottets mening från trafiksäkerhetssynpunkter goda skäl. Mot förslaget kan anföras huvudsakligen kostnadsskäl. Vad angår nya cyklar har visserligen Svenska cykelfabrikant- och grossistföreningen i remissyttrande över utredningens betänkande framhållit, att baklykta och reflexanordning kan ingå i cyklarnas standardutrustning utan någon betungande ökning av cyklarnas pris. Men hittills har cyklarna endast i mycket ringa omfattning utrustats med lykta baktill, och beträffande det mycket stora antal cyklar som redan finns i marknaden kvarstår därför de nämnda kostnadsskalen. Utskottet vill icke motsätta sig, att den i propositionen föreslagna bestämmelsen nu införes i vägtrafikförordningen, men anser, att Kungl. Maj:t bör överväga, om icke med ikraft-

trädadet av densamma kan tills vidare anstå. Man skulle vid en sådan anordning enligt utskottets mening ha anledning räkna med att baklykta komme att ingå i standardutrustningen på nya cyklar och att bruket av baklykta alltså efter hand bleve mera allmänt. Bestämmelsen kan sedan vid lämplig tidpunkt sättas i kraft. — Vad utskottet anfört innebär, att utskottet icke kan tillstyrka förslaget i motionerna I: 507 och II: 625, att ifrågavarande bestämmelse skall träda i kraft redan den 1 januari 1956.

Vad gäller den i propositionen föreslagna bestämmelsen i 52 § 2 mom. vägtrafikförordningen om utmärkande på visst sätt av *gods, som skjuter utanför fordonet*, godtar utskottet uppfattningen att en mer ingående reglering här erfordras än vad som hittills förelegat. I motionerna I: 507 och II: 625 riktas invändningar mot förslaget i propositionen, att färgen på flagga eller annan lämplig anordning, som skall föras på godsets yttersta del, skall vara vit och röd, och föreslås att färgen i stället skall vara signalgul och röd. Utskottet förordar motionärernas förslag. Genom detsamma når man beträffande färgen överensstämmelse med vad som i allmänhet gäller i fråga om varningsmärken enligt vägmärkeskungörelsen.

I vad utskottet här ovan ej särskilt berört de av departementschefen under förevarande avsnitt förordade förslagen tillstyrker utskottet desamma.

I anledning av yrkandet i motionerna I: 508 och II: 624 att riksdagen skulle i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte anmoda länsstyrelserna att utfärda *parkeringsförbud på huvudled* där så kan ske utan att betydande olägenhet för motorförarna därigenom uppstår, vill utskottet allenast erinra om och understryka vad departementschefen i propositionen uttalat därom, att länsstyrelser och övriga myndigheter, som har att meddela beslut i hithörande frågor, bör uppmärksamma möjligheterna att där så befinnes lämpligt meddela parkeringsförbud i fråga om viktigare vägar, särskilt riks- och länsvägar.

I anledning av motionerna I: 506 och II: 626 vill utskottet uttala, att utskottet anser att det skulle vara av synnerligt värde om en *upplysningskampanj* insattes i syfte att göra klart för *fortgångarna* vilka risker de utsättes för i trafiken under mörker och att visa på de möjligheter till skydd som finns. I likhet med motionärerna anser utskottet att en sådan upplysningskampanj lämpligen bör anförtros åt Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Utskottet finner det emellertid ej nödvändigt att i särskild skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t tager initiativet till en sådan kampanj.

## Hastighetsmätare

### Departementschefen

»Utredningens förslag att större lastbilar och bussar skall obligatoriskt utrustas med självregistrerande hastighetsmätare, s. k. färdskrivare, anser jag vara välfunnet. Ur trafiksäkerhetssynpunkt måste det sägas vara av största betydelse, att polismyndigheten får möjlighet till en mera effektiv kontroll av de tyngsta fordonens färdhastighet. Icke mindre viktigt är emellertid att ett instrument av denna typ ger betydligt bättre möjligheter än hittills att kontrollera förarnas körtid och därigenom hindra trafikfarliga överträdelser av gällande bestämmelser om arbetstidens begränsning. Både i detta och i andra hänseenden kan instrumentet tjäna till att undanröja meningsskiljaktigheter i förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare i transportfacket. Kostnaden för instrumentet torde mer än väl uppvägas av den nytta som bilägaren har av detsamma. Nutida färdskrivare kan framställas i sådant driftsäkert utförande, att någon invändning icke torde ur denna synpunkt kunna riktas mot att färdskrivare i vissa fall görs obligatorisk. Av nu angivna skäl anser jag mig böra förorda införandet av en bestämmelse att färdskrivare skall finnas på buss, som är byggd för befordran av flera än 30 personer utöver förare, och på lastbil, vars totalvikt överstiger 7 ton.

En bestämmelse av nu angivet innehåll kan dock icke göras helt undantagslös. För bussar i lokalt begränsad linjetrafik är upppteckningen av mindre värde. Överträdelser av föreskrifterna om körhastighet, arbetstid m. m. torde dessutom i dylik trafik vara mindre vanliga än eljest. Jag anser därför att möjlighet till undantag bör beredas i fråga om bussar, som uteslutande användes i trafik av sist angivet slag. — Antalet fordon, för vilket den ifrågasatta bestämmelsen blir gällande, uppgår till minst 50 000 och är alltså ganska betydande. Med hänsyn härtill synes lämpligt, att bestämmelsen träder i kraft successivt, så att skyldighet att hålla färdskrivare först införes för de allra tyngsta fordonen och sedan tid efter annan utvidgas att avse nya fordonskategorier. — De nu angivna modifikationerna i utredningens förslag bör därför enligt min mening författningstekniskt komma till uttryck på det sättet, att skyldigheten att hålla färdskrivare skall inträda blott i den mån Konungen så förordnar och att alltså erforderliga föreskrifter om undantag från förordningens bestämmelser och om ikraftträdandet sedermera utfärdas av Kungl. Maj:t. Detta utesluter givetvis icke att Kungl. Maj:t kan till någon del överlåta prövningen åt lämplig myndighet.

I övrigt bör stadgandet i ämnet i allt väsentligt utformas på sätt utredningen förordat. För att möjliggöra önskvärd kontroll över förarnas arbetstid och brännoljeförbrukningen bör dock stadgas, att instrumentet skall utvisa icke blott fordonets hastighet utan även körtiden och den till-

ryggalagda väglängden. Enligt vad jag inhämtat är brukliga typer av färdskrivare inrättade på sätt nu sagts. Härjämte bör föreskrivas, att färdskrivaren skall vara av typ, som godkänts av statens provningsanstalt.

Utredningens förslag att bilar skall vara utrustade med hastighetsmätare av den vanliga typen, torde närmast vara föranlett av utredningens förslag till bestämmelser om allmän hastighetsbegränsning. En bestämmelse om skyldighet att ha hastighetsmätare kan emellertid anses motiverad, även om utredningens förslag i sistnämnda del icke genomföres.

Redan nu gäller fartbegränsning på vissa vägsträckor enligt lokala föreskrifter. Jag har vidare i det föregående förordat en bestämmelse, som generellt begränsar hastigheten inom tätbebyggda områden till 50 km i timmen. Även oavsett fartbegränsningen har hastighetsmätaren en viktig funktion att fylla såsom ett medel att motverka den tendens till fartblindhet, som enligt erfarenhetens vittnesbörd kan göra sig gällande även hos vana och omdömesgilla förare.

Alla bilar torde numera vara utrustade med hastighetsmätare vid leveransen, och den kostnad, som en föreskrift om hastighetsmätare skulle orsaka för fordonens ägare, inskränker sig därför till utgifter för underhåll av mätaren. Orsaken till att en sådan föreskrift ej införts långt tidigare ligger sannolikt mindre i hänsyn till kostnaden än däri, att man hyst misstro till precisionen hos mätarna och därför tvivlat på ändamålsenligheten av en bestämmelse i ämnet. Nutida mätare torde emellertid vara konstruerade med tillräckligt hög precision. Man kan därför utgå från att de mätare, med vilka bilarna är utrustade vid leveransen, fyller de anspråk, som skäligen kan ställas på ett sådant instrument. Däremot torde mätarna ganska lätt skadas, vilket har till följd att precisionen gärna nedgår efter någon tids körning. Emellertid är det för föraren en relativt enkel sak att tid efter annan själv verkställa viss kontroll av hastighetsmätaren, och en justering av mätaren torde icke draga någon mera väsentlig kostnad. Det kan därför icke anses orimligt att begära att ägaren av ett motorfordon skall hålla detta utrustat med hastighetsmätare, om blott anspråken på mätarens precision hålles inom måttliga gränser. Att f. n. hastighetsmätarna är ur funktion på ett relativt stort antal bilar motsäger knappast det nu anförda, eftersom detta uppenbarligen beror på att bilägarna hittills blott sällan låtit avhjälpa skador å mätarna.

I detta sammanhang vill jag något närmare beröra frågan, vilka krav som bör uppställas på en hastighetsmätare för att den skall kunna godtagas såsom sådan. Uppenbart är att kravet icke kan ställas alltför högt. Brister i mätarens justering bör icke i och för sig leda till att den föreslagna bestämmelsen anses åsidosatt. För att så skall vara fallet måste mätaren vara funktionsoduglig i den meningen att den antingen icke alls ger utslag vid förändringar i hastigheten eller att dess utslag icke ger möjlighet att med nöjaktig säkerhet bedöma den verkliga hastigheten.

Även om hastighetsmätaren skulle vara helt ur funktion, så är det därmed icke givet att bilens ägare omedelbart är förfallen till ansvarspåföljd. Det kan ibland vara förenat med dröjsmål att få fel å hastighetsmätare avhjälpt. Vid sådant dröjsmål kan också avsevärd olägenhet uppstå för bilens ägare, om han skulle bli tvungen att taga bilen ur trafik för tiden till dess hastighetsmätaren hunnit sättas i tjänstdugligt skick. Att hastighetsmätaren på en bil undantagsvis är ur funktion under en kortare tid får i regel anses vara att beteckna som en bristfällighet av blott ringa betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Vid detta förhållande bör det med hänsyn till stadgandena i 23 § tredje stycket och 65 § 1 mom, normalt ej ifrågakomma, att bilägaren betages möjligheten att bruka bilen under skälig tid för hastighetsmätarens iståndsättande.

Vad nu sagts om skyldighet att hålla hastighetsmätare på bilar kan i princip åberopas till stöd för att en liknande skyldighet bör införas också i fråga om motorcyklar. Emellertid ingår hastighetsmätare icke alltid i motorcyklarnas standardutrustning. I fråga om vissa typer av motorcyklar — särskilt s. k. scooters — torde dessutom föreligga vissa tekniska svårigheter att inmontera sådana mätare och hålla dem i brukbart skick. Generellt kan dessutom sägas, att hastighetsmätarna på motorcyklar är utsatta för skador i betydligt större omfattning än vad fallet är med mätarna på bilar. En föreskrift om skyldighet att hålla mätaren i skick skulle därför i många fall bli ganska betungande. Med hänsyn härtill kan jag icke förorda, att de föreslagna bestämmelserna om hastighetsmätare utsträcker att gälla motorcyklar.»

#### *Utskottet*

Förslaget om införande av bestämmelser om *färdskrivare* innebär ej någon nyhet i vår trafiklagstiftning. Sålunda fanns i 1923 års motorfordonsförordning en bestämmelse, enligt vilken Kungl. Maj:t ägde förordna att automobil skulle vara försedd med självregistrerande hastighetsmätare. Sådant förordnande meddelades emellertid ej, huvudsakligen därför att någon praktiskt användbar dylik mätare icke framkommit i marknaden, och bestämmelsen upptogs ej i 1927 års motorfordonsförordning. I vissa andra länder är färdskrivare numera obligatorisk på tyngre fordon, och det finns nu i marknaden dylika apparater som fyller de anspråk man kan ställa på precision och hållbarhet.

Färdskrivaren ger polisen möjlighet att effektivt övervaka att gällande regler om generell hastighetsbegränsning efterlevs av de tyngre fordonens förare, vilket är av betydande trafiksäkerhetsintresse. För fordonets förare kan mätaren vara till gagn bl. a. genom att den i händelse av trafikmissöde ger föraren möjlighet att värja sig mot vittnens påståenden om för hög hastighet. Ur fordonsägarens synpunkt medför den jämnare körning, var till färdskrivaren kan väntas föranleda, en mera driftsekonomisk körning

och minskat slitage på fordonet. Vidare vinnes en effektiv kontroll av förarnas körtid; det är från trafiksäkerhetssynpunkt ett väsentligt intresse, att reglerna om körtiden efterlevs, så att de risker som följer av uttrötning undviks. Även för den kontroll av brännoljaförbrukningen, som erfordras för uttagande av brännoljaeskatt, kan färdskrivaren bli av betydelse. Dessa i olika avseenden väsentliga fördelar uppväger enligt utskottets mening kostnaderna för färdskrivare, och utskottet tillstyrker att färdskrivare göres obligatorisk å de tyngre fordon, som propositionens förslag omfattar. Beträffande vad departementschefen uttalar om ett successivt ikraftträdande och om undantag för bussar som uteslutande användes i lokaltrafik har utskottet ej funnit anledning till erinran.

I den ovan i utlåtandet anmärkta, till utskottet inkomna skrivelsen från docenten i neurokirurgi Lars Leksell har föreslagits, att registrerande hastighetsmätare införes också på lättare lastbilar och bussar samt på personbilar, motorcyklar och mopeder. I skrivelsen redogöres för en sådan apparat, som bygger på magnetisk registrering och som uppgives kunna utföras så, att den fyller kraven på enkelhet, hållbarhet och lågt pris. Registreringen skulle automatiskt utplånas efter exempelvis 500 meters körning och kunna för de sista 500 meterna avläsas av polisen med hjälp av särskild apparatur. En sådan registrerande hastighetsmätare skulle onekligen vara av stort värde såväl för bedömandet av förarens skuld vid trafikolycka som för polisens övervakning av vägsträckor, som kräver anpassad hastighet. Utskottet vill uttala önskvärdheten av att de tekniska framsteg som kan föreligga eller göras på området följes av Kungl. Maj:t.

Att vanlig *hastighetsmätare* göres obligatorisk för bilar föranleder ej heller någon erinran från utskottet. De synpunkter departementschefen i sammanhanget anfört i fråga om kravet på precision och om fortsatt färd, då mätaren tillfälligt är ur funktion, kan utskottet dela.

### Författningstextens detaljutformning

I fråga om den närmare utformningen av författningstexten torde här endast böra upptagas följande.

#### 27 §.

*Departementschefen* anför:

»De undantag, som enligt 6 mom. medgives från bestämmelserna i 2—4 samt 6 §§ i fråga om fordon, för vilket turistvagnslicens utfärdats, har till ändamål att icke onödigtvis lägga hinder i vägen för turisttrafiken från länder, vilkas bestämmelser om fordonsutrustning överensstämmer med fordringarna i 1949 års konvention rörande vägtrafik.

Enligt utredningens förslag skulle — eftersom konventionen i dessa

hänseenden icke uppställer krav på mer än en baklykta eller på korrkt-  
ningsvisare eller färdskrivare — bestämmelserna om kontrollbesiktning av  
fordon, för vilket turistvagnslicens utfärdats, bereda motsvarande lättnader.  
Till denna ståndpunkt kan även jag ansluta mig. Därest emellertid be-  
stämelsen i 3 § 6 mom. får den lydelse jag tidigare uttalat mig för,  
d. v. s. om skyldigheten att ha fordon utrustat med färdskrivare får bero  
på förordnande av Kungl. Maj:t, kan erforderligt undantag från skyldig-  
heten lämpligen göras i samband med detta förordnande, och en särskild  
föreskrift därom i vägtrafikförordningen är således icke behövlig. Däremot  
anser jag att i förevarande paragraf bör göras undantag beträffande fordon  
med turistvagnslicens icke blott från bestämmelserna om baklyktor och kör-  
riktningsvisare utan även från bestämmelsen om hastighetsmätare. I 1949  
års konvention finnes nämligen icke upptaget något krav på hastighets-  
mätare, och bestämmelser om hastighetsmätare saknas i åtskilliga länder.  
I det nu föreliggande författningsförslaget har paragrafens ordalydelse  
jämkats i enlighet med vad nu sagts.»

#### 46 §.

##### *Departementschefen anför:*

»I andra stycket j) har utredningen föreslagit sådan ändring, att den där  
omnämnda skyldigheten för fordonsförare att hålla särskilt låg hastighet  
skulle inträda då fordonet nalkas barn eller åldringar, som uppehåller sig  
på eller invid vägen. Jag biträder utredningens mening, att stadgandet bör  
omformuleras så, att det i princip kommer att avse även barn i yngre skol-  
åldern, vilka enligt erfarenhetens vittnesbörd ofta drabbas av trafikolyckor.  
I viss mån kan detta skäl också återopas till stöd för en särskild bestäm-  
melse till skydd för åldringar i trafiken. Eftersom en sådan bestämmelse  
vore ägnad att vålla ganska stora tillämpningssvårigheter, har jag dock  
— i anslutning till uttalanden i remissyttrandena av bl. a. länsstyrelsen i  
Jönköpings län och föreningen Sveriges häradshövdingar — ansett mig  
icke kunna förorda densamma. Utredningens förslag har därför jämkats  
så, att ordet 'åldringar' utgått ur texten.»

#### **Bestämmelser med avseende å ikraftträdandet av nu förordade författningsändringar**

*Utredningens förslag* till övergångsbestämmelser innebär i korthet, att  
bestämmelserna om förarens uppträdande i trafiken och om hastighets-  
mätare på bil skall träda i kraft den 1 juli 1955, att bestämmelserna om  
cykelbelysning skall träda i kraft den 1 juli 1956 samt att övriga föreslagna  
stadganden — d. v. s. i huvudsak övriga nya bestämmelser om fordons-  
utrustning — skall träda i kraft den 1 januari 1957. Bestämmelserna i 3 §

1 mom. m) rörande hastighetsmätare bör dock enligt utredningen icke äga tillämpning på bil, som besiktigats före den 1 juli 1955 eller för vilken typintyg dessförinnan utfärdats, om bilen icke var försedd med hastighetsmätare vid besiktningen eller intygets utfärdande.

*Departementschefen* anför:

»Det är enligt min uppfattning angeläget, att de föreslagna nya bestämmelserna, vilka alla har till ändamål att förbättra trafiksäkerheten, blir gällande så snart som möjligt. Ur denna synpunkt tillstyrker jag utredningens förslag att de bestämmelser, vilka avser annat än ändringar i fordonsutrustningen, träder i kraft redan den 1 juli 1955. Jag tillstyrker också utredningens förslag i fråga om ikraftträdandet av bestämmelsen i 3 § 1 mom. m) rörande hastighetsmätare på bil samt föreslår, att samma regel får gälla det av mig förordade stadgandet i 3 § 1 mom. n) om skyldighet att hålla bil utrustad med vindrutetorkare. Med den utformning, som bestämmelsen om färdskrivare erhållit i det omarbetade förslaget, bör även denna bestämmelse kunna träda i kraft vid samma tidpunkt. I fråga om annan fordonsutrustning erfordras däremot en viss frist med ikraftträdandet, så att fordonsägarna får tillfälle att i tid anskaffa den saknade utrustningen. Denna frist bör dock ej göras onödigt lång. Av nämnda orsaker och för att göra övergångsbestämmelserna så enhetliga som möjligt föreslår jag, att övriga nu föreslagna stadganden träder i kraft den 1 juli 1956.»

#### *Motioner*

I fråga om den i propositionen föreslagna bestämmelsen om lykta baktill å cykel yrkas i de likalydande *motionerna I: 507 och II: 625*, att bestämmelsen skall träda i kraft den 1 januari 1956 i stället för, såsom i propositionen föreslås, den 1 juli 1956.

I motionerna I: 504 och II: 622 beröres ikraftträdandebestämmelsen rörande polismans åliggande vid överskridande av maximilast m. m.

#### *Utskottet*

Utskottet får beträffande såväl Kungl. Maj:ts som motionärernas förslag i fråga om ikraftträdandet av bestämmelsen om lykta baktill å cykel hänvisa till vad utskottet ovan under rubriken »Fordonsbelysning m. m.» anført. I fråga om den i motionerna I: 504 och II: 622 berörda ikraftträdandebestämmelsen hänvisar utskottet till vad utskottet anført under rubriken »Överskridande av maximilast m. m.». Kungl. Maj:ts förslag i övrigt för- anleder ej särskilt yttrande från utskottets sida.

#### Utskottets hemställan

Utskottet hemställer,

A. att riksdagen i anledning av förevarande proposition, nr 172, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet ovan anført;



B. att förevarande motioner — I: 496 och II: 614, I: 504 och II: 622, I: 505 och II: 623, I: 506 och II: 626, I: 507 och II: 625, I: 508 och II: 624, II: 613 samt II: 627 — i den mån de icke kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 20 maj 1955

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från första kammaren: herrar Norman, Nils Elowsson, Sunne, Axel E. Svensson, Magnusson, Grönkvist, Alvar Andersson och Alexanderson;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Tobo, Nilsson i Göteborg, fru Sandström, herrar Lundberg, Carlsson i Bakeröd, Odhe, Johansson i Södertälje och Ahlberg.

---

#### Reservationer:

##### *I. beträffande hastighetsbegränsning:*

a) av herrar *Nils Elowsson, Nilsson* i Göteborg och *Johansson* i Södertälje, vilka ansett, att vad utskottet här i första—åttonde styckena yttrat beträffande en allmän hastighetsbegränsning utom tätbebyggt område bort ha följande lydelse:

Kungl. Maj:t — — — lika med utskottet, första stycket — — — II: 614.

Förmågan att manövrera ett motorfordon i trafik är i väsentlig grad beroende av den hastighet, med vilken fordonet framföres. Detta gäller särskilt i kritiska lägen, och detta har bland annat framgått av den andel farten har vid vållandet av trafikolyckor. Av år 1952 registrerade 718 dödsolyckor hade 137 vållats enbart av för hög hastighet, medan vid sammanstötning med annat motorfordon i 146 fall olyckan vållats av för hög hastighet vid korsandet av väg eller passerandet av sidoväg. Även i andra fall kan med skäl antagas, att en för hög fart bidragit till olyckorna, även om farten inte varit huvudorsaken, och det torde härav framgå, att just farten måste ägnas särskild uppmärksamhet i strävan att minska trafikolyckornas antal.

Åt denna mening gav också 1953 års trafiksäkerhetsutredning uttryck, då den föreslog en begränsning av hastigheten till 80 kilometer i timmen

utanför tätbebyggt område. Till stöd för denna sin mening redovisar utredningen en fyllig statistik över fartens betydelse som olycksorsak och uttalar, att »de höga hastigheterna innebär emellertid faromoment, som till sin karaktär delvis har en helt annan prägel än de faror, som kunna föreligga vid måttliga hastigheter».

Faran av för hög hastighet på motorfordon har också observerats i en rad länder.

I Norge gäller sålunda för personbilar en hastighetsbegränsning till 60 kilometer i timmen.

I Väst-Tyskland gällde under ockupationsåren i de amerikanska och brittiska zonerna en begränsning till 80 kilometer i timmen utom tätbebyggt område för personbilar.

I England gäller olika hastighetsbegränsningar för olika slag av bilar.

Övriga europeiska länder saknar däremot motsvarande bestämmelser.

I Förenta staterna däremot är bestämmelserna olika i olika stater. I mönsterskrifterna anges emellertid den högsta farten till 80 kilometer i timmen vid dagsljus och till 72 kilometer i timmen under mörker. Över dessa gränser anses det att man inte bör köra. Skälet härtill anges vara, att »det inträffade för många olyckor och att bland olycksorsakerna hastigheten av naturliga skäl rönt stor uppmärksamhet». Det tillades, att »erfarenheterna lett fram till den bestämda meningen, att det är möjligt att genom en begränsning av motorfordonens fart inte bara minska trafikolyckornas antal utan även deras omfattning» — erfarenheter som får anses starkt tala för att även vårt land bör begränsa hastigheten i samma syfte.

Med hänvisning härtill får vi därför föreslå, att i vägtrafikförordningen måtte i enlighet med motionerna nr I: 496 och II: 614 intagas en bestämmelse av följande innebörd: Utom tätbebyggt område får motorfordon icke föras med högre hastighet än 80 kilometer i timmen.

b) av herrar *Nils Elowsson, Nilsson* i Göteborg och *Johansson* i Södertälje, vilka ansett, att vad utskottet här i nionde—tolfte styckena yttrat beträffande undantagande av vissa lastbilar och bussar från reglerna om hastighetsbegränsning bort ha följande lydelse:

I motionerna I: 505 och II: 623 föreslås, att buss eller lastbil med en totalvikt överstigande 2 500 kilogram icke må föras med högre hastighet än 60 kilometer i timmen. Detta innebär, att för alla lastbilar av skilda slag med en totalvikt understigande 2 500 kilogram är hastigheten fri. Departementschefen har föreslagit, att för dessa bilar skall gälla en hastighetsbegränsning utanför tätbebyggt område av 60 kilometer i timmen.

Att företaga en sådan uppmjukning för dessa bilar som i motionerna föreslås kan inte vara förenligt med trafiksäkerhetsintressena. Dessa bilar användes för alla möjliga ändamål i trafikavseende, slits ofta mycket hårt och lastas med de mest skiftande slag av varor, från tuber till svetsnings-

aggregat till behållare med syror och utgör således i en mängd fall allvarliga risker i trafiken såväl vid olyckstillfällena som eljest, särskilt då de lastas med utskjutande last — som inte så sällan sträcker sig utanför fordonet både framtill och baktill — och med skrymmande last och last som inte är lika väl stuvad som fallet vanligen är vid tyngre lastbilar. I kraftiga svängar kan bilens styrförmåga påverkas härav och risken för kollisioner och kullkörningar sålunda avsevärt ökas, varför fri hastighet för dessa bilar icke kan anses tillräddig.

Med åberopande av det anförda får därför vi föreslå, att riksdagen måtte förorda propositionens förslag och alltså avstyrka förslaget i motionerna.

## *II. beträffande skyldighet att stanna vid huvudled:*

av herr Nilsson i Göteborg.

## *III. beträffande överskridande av maximilast m. m.:*

av herr Magnusson och fru Sandström, vilka ansett, att vad utskottet här yttrat bort ha följande lydelse:

Det i såväl propositionen som motionerna I: 504 och II: 622 påpekade särskilda förhållandet med s.k. nedklassning av lastbilar, innebärande att en bil, som byggts för viss högre maximilast, kommer att klassificeras såsom tillåten endast för lägre maximilast, torde enligt utskottets mening böra ge möjlighet till en höjning av det procenttal av överlast som kan vara tillåten. Erfarenheterna synes också utvisa att de svenska vägarna äger en betydligt större bärighet än bestämmelserna i vägtrafikförordningen förutsätter. Nybyggda vägar avses i regel för tio tons axeltryck. Brobeståndet har förbättrats och c:a 60 procent av våra broar tål numera åtta tons axeltryck. De höjningar av axeltrycken som medgivits av länsstyrelserna stöder även uppfattningen att de i propositionen föreslagna högsta gränserna för överskridande av maximilast och högsta tillåtna axeltryck är snävt tilltagna.

Mot bakgrunden av det nu sagda anser utskottet att de i propositionen föreslagna högsta gränserna för överskridande av maximilast och högsta tillåtna axeltryck (20 resp. 10 procent) bör höjas till 30 resp. 20 procent.

Vissa ändringar överväges för närvarande i bestämmelser, som är av direkt betydelse för regleringen av nu ifrågavarande spörsmål. I avvaktan härå bör de nu förordade ändringarna i vägtrafikförordningen såsom motionärerna föreslår träda i kraft först sedan Kungl. Maj:t därom meddelat särskilt förordnande. Utskottet förordar alltså motionärernas förslag i detta hänseende.

Mot förslaget i fråga om skyldighet att medföra besiktningssinstrument m. m. har utskottet ej någon erinran.

## *IV. beträffande fordonsbelysning m. m.:*

av herrar Sunne, Alexanderson och Nilsson i Göteborg, vilka ansett, att vad utskottet här yttrat i femte stycket bort ha följande lydelse:

För propositionens förslag, att cykel fr. o. m. den 1 juli 1956 vid cykling under mörker baktill skall vara försedd med såväl lykta som reflexanordning, talar enligt utskottets mening från trafiksäkerhetssynpunkt goda skäl. En cyklist är vid cykling under mörker utsatt för en betydande risk för påkörning bakifrån av bil. Särskilt gäller detta då den omkörande bilen till följd av möte med annan bil avbländat sin belysning. Av trafiksäkerhetsutredningen förebragt material utvisar bl. a. att cyklarnas totala olycksfrekvens ligger betydligt lägre än bilarnas. I stort sett är risken att bli inblandad i trafikolycka mer än fem gånger så stor för bil som för cykel. I fråga om just de slag av olyckor som det här är fråga om, nämligen påkörning bakifrån i mörker, är emellertid förhållandet helt annorlunda. Olycksfrekvensen är här nära fem gånger så stor för cykel som för bil.

En av trafiksäkerhetsutredningen redovisad undersökning av påkörningar bakifrån, fördelade med hänsyn till omständigheter hos det påkörda trafikelementet vilka bidragit till olyckan, utvisar att orsaksgruppen svårsynlighet dominerar. Icke minst frappant är detta beträffande cyklisterna. Av bakifrån påkörda cyklistar var icke mindre än 97,9 procent svårsynliga. Det är därför för cyklisten själv ett mycket väsentligt intresse att han blir lättare att se under mörker. Betydelsen härvidlag av att cyklisten har baklykta på cykeln må belysas med några från trafiksäkerhetsutredningens betänkande hämtade exempel på gjorda undersökningar.

Vid försök i England gjordes vid förhållanden, motsvarande möte med bil med avbländade strålkastare, jämförelser mellan å ena sidan celluloidskärm med reflexanordning (som var fyra gånger bättre än fastställt minimikrav) och å andra sidan en svagare resp. starkare baklykta. Medan reflexanordningen var klart lysande på 18 meters avstånd var motsvarande avstånd för den svagare baklyktan 46 meter och för den starkare 80 meter. Även praktiska prov, som av trafiksäkerhetsutredningen utförts i Sverige, visar baklyktans överlägsenhet. Då en mötande bils strålkastare avgav bländande sken kunde vid proven baklykta iakttagas på i det närmaste 4 gånger så långt avstånd som reflexanordning. Icke minst betydelsefullt är att baklykta till stor del fyller sin funktion även om den blir nedsmutsad, vilket icke är fallet med en reflexanordning. En nedsmutsad baklykta är enligt trafiksäkerhetsutredningen bättre än en rengjord reflexanordning. Med hänsyn till det anförda tillstyrker utskottet propositionens förslag, vilket, såvitt nu är i fråga, innebär, att cykel vid cykling under mörker skall fr. o. m. den 1 juli 1956 baktill vara försedd med lykta och reflexanordning. Förslaget i motionerna I: 507 och II: 625 att bestämmelsen skall träda i kraft redan den 1 januari 1956 avstyrkes alltså.